

BARCHE®

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE - SINCE 1993

BOATS

- Y8 Yachts
- Cayman 540 WA
- Nerea Yacht NY24 Limo
- Solemar SX27

FOCUS
Deutsche
Yachting

PEOPLE

- Maria Rosa Remedi
- Valentina Zannier

COMPANIES

- Applied
- FEIT
- Mase Generators
- Tyrolit
- Vulkan

COVER OTAM 90 GTS HT

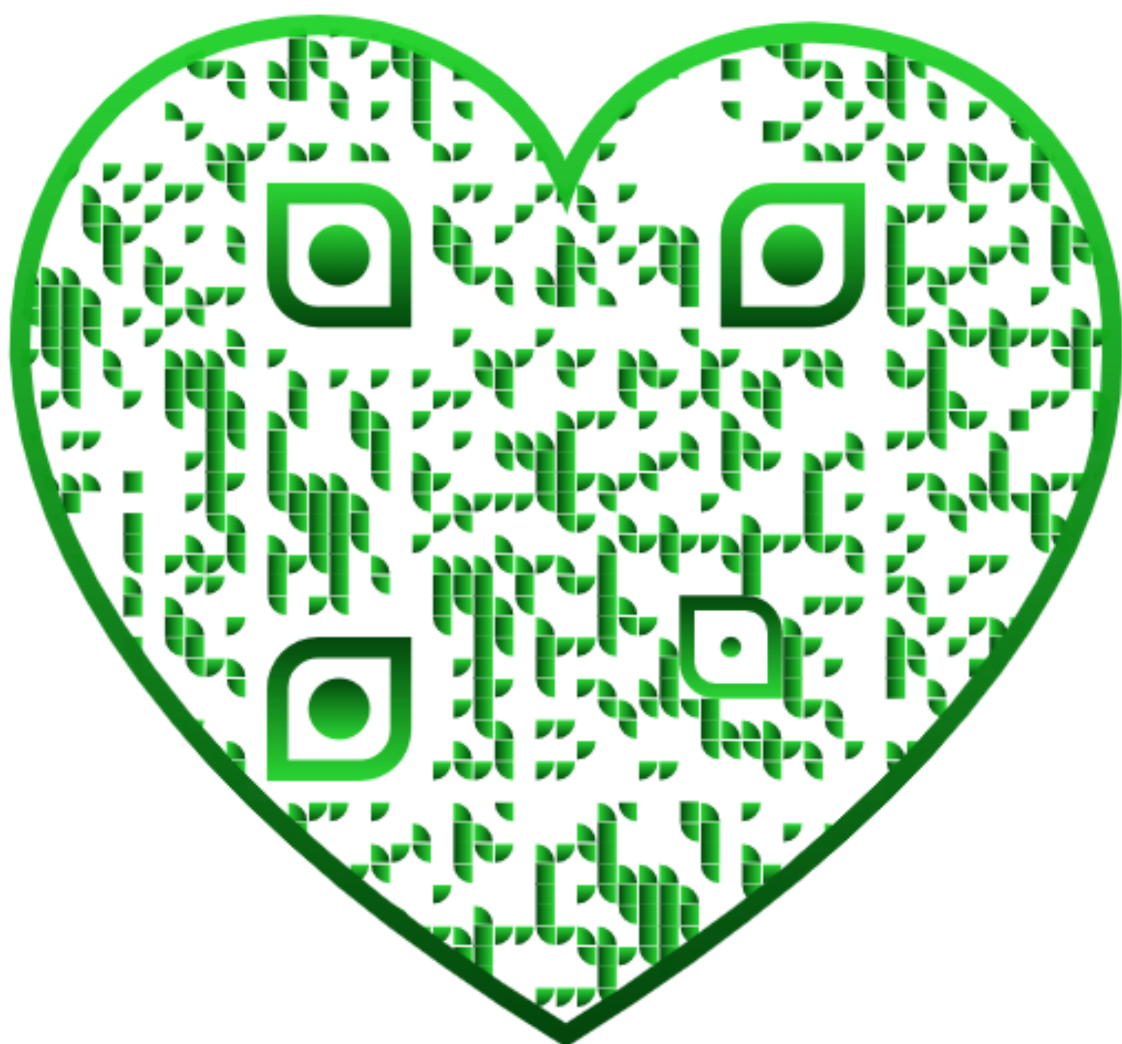
COMPONENTS

- Integrel E-Power 9 SE
- Lithium batteries
- Taléo by Gammalta

BOUTIQUE

Clive Christian





RARE SPECIES.

**AZIMUT YACHTS IS RETHINKING
SUSTAINABILITY IN THE YACHTING WORLD,
MAKING A BOLD STATEMENT
IN THE REDUCTION OF CO₂ EMISSIONS.**

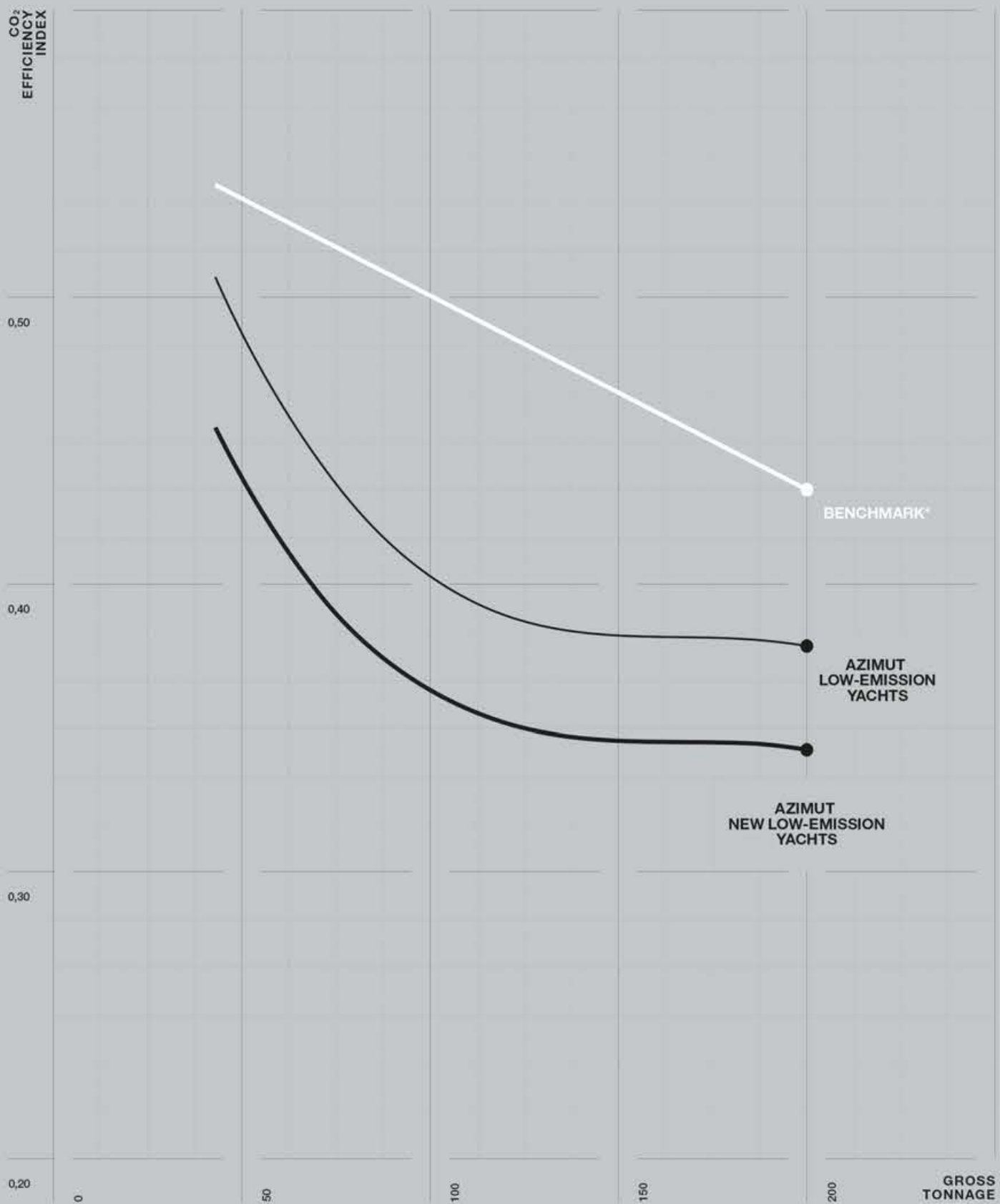


By partnering with Lloyd's Register, we have developed a groundbreaking Carbon Emission Index, setting a new benchmark in transparency and accountability.

We push incessantly to achieve more innovative and sustainable solutions. Today, over half of our fleet boasts a 20-30% reduction in CO₂ emissions, with the Seadeck series leading the charge by cutting emissions by up to 40% in a year of typical use.

Join the rare breed of individuals who embrace the extraordinary and navigate with purpose.

DARE TO AMAZE.



AZIMUT

*Vessels with a traditional hard-chine hull and shaft line propulsion



www.sunreef-yachts.com

ULTIMA 111

A NEW EXPRESSION OF SIGNATURE STYLE





Beretti

CARING *for* BEAUTY
since 1873

EXPLORE THE HOUSE OF YACHTING
AT BENETTIYACHTS.IT



Compriamo un timone Let's buy a rudder

LA 64ESIMA EDIZIONE DEL SALONE NAUTICO INTERNAZIONALE DI GENOVA CI DÀ L'OCCASIONE PER MOLTEPLICI RIFLESSIONI, GRAZIE AI NOSTRI AMATI GOVERNANTI, SEMPRE IN PRIMA FILA A PRENDERSI MERITI CHE NON HANNO
THE 64TH INTERNATIONAL BOAT SHOW IN GENOA GIVES US PLENTY TO THINK ABOUT, THANKS TO OUR BELOVED LEADERS, WHO ARE ALWAYS IN THE FRONT ROW TAKING CREDIT FOR THINGS THAT DO NOT CONCERN THEM

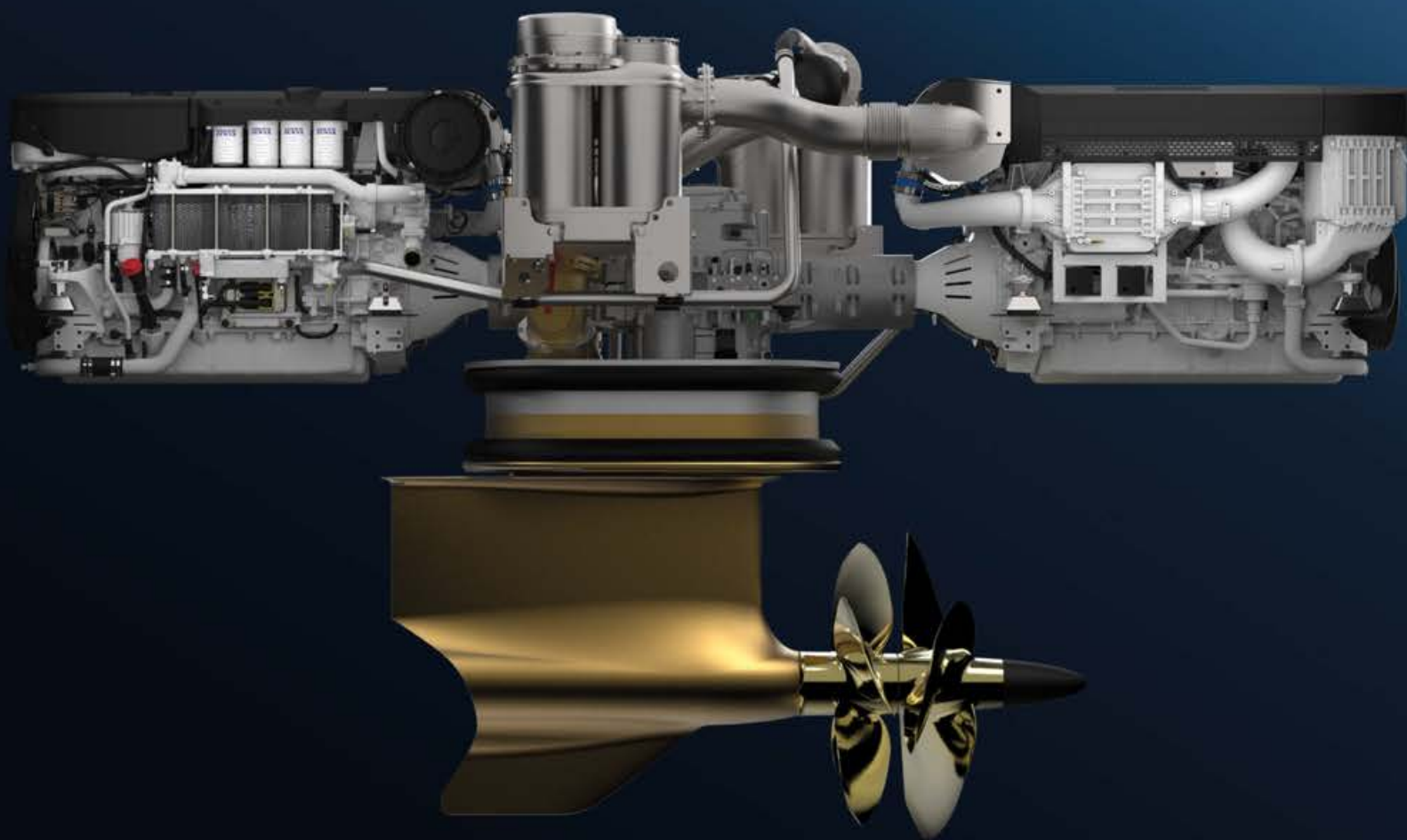
by *Francesco Michienzi*



Cosa resta nell'immaginario collettivo della 64esima edizione del Salone Nautico Internazionale? L'avventata dichiarazione della seconda carica dello Stato, che pensa che gli italiani siano così poveri da non potersi permettere neanche l'acquisto di un timone? Le dichiarazioni del Sindaco di Genova, orgoglioso di tutte le nuove opere che si realizzano nella sua regione? Saremmo orgogliosi anche noi, se poi a queste nuove opere fosse dedicata la giusta attenzione con una bella manutenzione programmata negli anni per mantenerne la bellezza originaria. Pensate al padiglione blu disegnato da uno dei maestri dell'architettura contemporanea, Jacques Nouvel, che ha perso gli

specchi nella parte frontale e le cui scale mobili funzionano solo quando se lo ricordano. Pensate alla tensostruttura davanti al palasport che verrà abbattuta perché interferisce con il progetto di recupero dell'area di Renzo Piano. In realtà, da quando è stato costruito, non ha mai visto neanche un grammo di vernice per essere protetto dalla ruggine causata dalla salsedine. Un vero peccato, si tratta di un'opera che caratterizza la linea di costa e che oggi rischia di vedersi abbattuta anche perché la sua distruzione è più economica rispetto alla sua manutenzione. La struttura, detta anche *Le Vele*, opera dell'architetto genovese Vittorio Grattarola, è l'unica di questo genere e dimensioni a Genova dove possano svolgersi manifestazioni all'aperto, ma al

VOLVO PENTA



FROM YACHT TO SUPERYACHT

IPS Professional Platform

www.volvopenta.com



«SE UNO GUARDA TUTTE LE BARCHE CHE SONO QUI, GLI VIENE VOGLIA DI COMPRARLE TUTTE. POI SI RICORDA CHE NON HA I SOLDI NEANCHE PER UN TIMONE. MA TUTTI SOGNIAMO DI POTER STARE SOPRA A UNA DI QUESTE BARCHE ALMENO PER QUALCHE ORA».

IGNAZIO LA RUSSA, PRESIDENTE DEL SENATO DELLA REPUBBLICA ITALIANA

«WHEN YOU SEE ALL THE BOATS HERE, YOU FEEL LIKE BUYING THEM ALL. THEN YOU REMEMBER THAT YOU DON'T EVEN HAVE THE MONEY FOR A RUDDER. BUT WE ALL DREAM OF SPENDING A FEW HOURS ON ONE OF THESE BOATS».

IGNAZIO LA RUSSA, PRESIDENT OF THE ITALIAN SENATE

riparo da eventi atmosferici, come è stato per la Ocean Race, concerti, Salone Nautico ed Euroflora, oltre ad essere utile anche durante l'anno per la manutenzione e il refit delle barche che stazionano nelle marine della fiera. Sono sicuro che le aziende italiane di vernici sarebbero liete di sponsorizzarne il recupero. Purtroppo l'Italia è il paese delle grandi infrastrutture che poi vengono abbandonate a loro stesse per poi essere lasciate marcire o abbattute quando va bene. Siamo il paese ammorbato dalla burocrazia, che costringe chi lavora a peripezie inimmaginabili. La stessa burocrazia che con i suoi cavilli e riti ottocenteschi costringe un regolamento di attuazione, come quello del nuovo Codice della Nautica, a passare al vaglio e alla firma di 14 ministeri. Confindustria Nautica ha dovuto lottare contro un *Molok* invisibile per portare a casa un risultato tanto atteso. Anni di lobbying, convegni e tavole rotonde, per avere la carità di un po' di attenzione da parte di politici impegnati nella loro visibilità quotidiana a scapito del lavoro per migliorare la vita dei cittadini. Perché dobbiamo mendicare quello che ci spetta di diritto? Dove è finito il ministro Calderoli, che doveva abrogare centinaia di migliaia di provvedimenti e leggi inutili? Abbiamo rincorso per anni la riforma del Codice della Nautica sottraendo tempo e risorse all'elaborazione di progetti nuovi in grado di incidere concretamente sullo stato dell'industria nautica italiana. Turismo nautico e infrastrutture per grandi yacht, solo per citarne due, sono temi che non vedono in campo alcuna iniziativa credibile. Certo, avere il Wi-Fi gratuito nei porti è un'iniziativa lodevole, ma non vi sembra un po' poco? Quando penso ai nostri politici mi dico che non dobbiamo disperare, in fondo la nostra fortuna è quella di vivere nel paese di *Giuliano Sangennaro* che vede, provvede e risolve tutto. Per tornare al quesito iniziale, possiamo dire che il Salone Nautico di Genova ha mostrato ancora una volta il grande popolo dei diportisti italiani, innamorato del mare e delle barche, che nonostante i disagi che deve sopportare per visitare la fiera, non fa mai mancare il suo entusiasmo. Abbiamo visto diportisti felici desiderosi di ammirare le novità della cantieristica internazionale.

Tra gli stand si sono registrate sensazioni positive, segno di una leggera ripresa del mercato anche nella fascia media, dopo la gelata dei mesi passati. L'Italia è davvero un grande paese, non solo per la sua industria di eccellenza, ma anche per le persone che amano navigare. Ci resta anche la certezza che finalmente, quando verrà chiuso il cantiere, avremo una sede espositiva meravigliosa, di grande impatto e unica nel suo genere. Siamo quasi alla fine dei lavori e voglio sperare che i vertici dei principali cantieri nautici italiani prendano nelle loro mani questo strumento per ribadire al mondo il valore della nostra industria. Lo avevo già scritto qualche anno fa, ma voglio ripeterlo. Il Salone del Mobile di Milano è stato lo strumento che ha aiutato le industrie del legno arredo italiane a diventare leader incontrastate nel mondo dopo aver smesso di portare a Colonia le loro novità.





That's
SANLORENZO

LA SPEZIA SHIPYARD

SANLORENZOYACHT.COM

A unique way of being, of living, of doing.

SANLORENZO

«OGNI SALONE NAUTICO RAPPRESENTA UN TRAGUARDO SEMPRE DIVERSO, IN QUESTO CASO È ANCHE UN TRAGUARDO PERSONALE, POICHÉ È IL MIO ULTIMO SALONE IN VESTE DI PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA NAUTICA. TRA ALCUNI MESI TERMINERÒ IL MIO MANDATO: SONO STATI SEI ANNI VERAMENTE INTENSI, DURANTE I QUALI HO AVUTO IL PRIVILEGIO DI RAPPRESENTARE L'INDUSTRIA DELLA NAUTICA DA DIPORTO, UNA DELLE QUATTRO ECCELLENZE DEL MADE IN ITALY».

SAVERIO CECCHI, PRESIDENTE DI CONFINDUSTRIA NAUTICA
«EVERY BOAT SHOW REPRESENTS A NEW GOAL, AND IN THIS CASE IT IS ALSO A PERSONAL ONE, AS IT IS MY LAST SHOW AS PRESIDENT OF CONFINDUSTRIA NAUTICA. IN A FEW MONTHS, MY TERM OF OFFICE WILL COME TO AN END: IT HAS BEEN SIX INTENSE YEARS, DURING WHICH I HAVE HAD THE PRIVILEGE OF REPRESENTING THE PLEASURE BOAT INDUSTRY, ONE OF THE FOUR EXCELLENCES OF MADE IN ITALY».

SAVERIO CECCHI, PRESIDENT OF CONFINDUSTRIA NAUTICA



Nel mese di settembre ci sono tre saloni nautici importanti, che sono cresciuti negli anni grazie ai marchi di casa nostra. Perché non portare a Genova tutto il meglio dei nostri prodotti? Perché non fare le conferenze stampa annuali a Genova? I saloni esteri dovrebbero essere coperti dagli importatori locali, non dalle case madri. La favola del fascino della Costa Azzurra lascia il tempo che trova, basti provare a voler parcheggiare la propria vettura dopo le 10 del mattino, solo per citare un *Minus*. Siamo un'industria forte, abbiamo i prodotti migliori, perché non presentarli in anteprima a casa nostra? Certo, c'è ancora molto da fare in termini di infrastrutture, di trasporti e ricettività, ma si può lavorare. Il pensiero finale lo voglio dedicare a Saverio Cecchi, un uomo straordinario, che ha lavorato senza risparmio di energie su tutti i fronti, quello delle infrastrutture per la fiera, quello dell'approvazione del regolamento di attuazione del codice, e di altri provvedimenti, e quello dell'associazione, arrivando quasi al traguardo di coinvolgere tutti gli attori principali. Mi è sembrato di capire che questo sarà il suo ultimo anno da presidente di Confindustria Nautica. Lo ringrazio per il lavoro fatto a nome di tutti i nostri lettori. Spero che il nuovo presidente possa raccogliere un'eredità così importante con lo stesso vigore, energia e correttezza. Purtroppo, ascolto un rincorrersi di voci sul rinnovo dei vertici dell'associazione che hanno uno sgradevole senso di guerra di potere tra fazioni contrapposte e interessi particolari. Quello che serve è un senso di servizio, grande progettualità innovativa, marcata visione del futuro, totale trasparenza e buona capacità di coinvolgere tutti per un lavoro comune e disinteressato.



What will be remembered from the 64th International Boat Show? The rash statement by the second highest office of the State, who thinks that Italians are so poor that they can't even afford a rudder? The statements of the mayor of Genoa, who is proud of all the new works being built in his region? We would be proud if these new works were properly maintained over the years to preserve their original splendour. Just think of the Blue Pavilion, designed by one of the masters of contemporary architecture Jacques Nouvel, unfortunately the mirrors at the front are lost and the escalators only work when they remember. Think of the tensile structure in front of the Palasport Arena, which will be demolished because it interferes with Renzo Piano's project to restore the area. Since it was built, not a single gram of paint has been applied to protect it from the rust caused by the salt air. This is a real pity, as it is a landmark of the coastline and is now in danger of being demolished, partly because it is cheaper to destroy it than to maintain it. Designed by the Genoese architect Vittorio Grattarola, the structure, also known as *Le Vele* (The Sails), is the only one of its kind and size in Genoa where events can be held in the open air with protection from the weather, such as the Ocean Race, concerts, the Boat Show and Euroflora, as well as being used during the year for the maintenance and refitting of boats moored in the exhibition marinas. I'm sure Italian paint companies would be happy to sponsor its restoration. Unfortunately, Italy is a country of great infrastructure which is then neglected and left to rot demolished when it suits. We are a country plagued by a bureaucracy that forces workers into unimaginable predicaments.

A man in a black tuxedo, white shirt, black tie, and black top hat stands in a grand, ornate doorway. He is looking back over his right shoulder towards the camera. His right hand is resting on the door frame, and his left hand is in his pocket. The doorway is made of dark wood with intricate carvings and gold-colored hardware, including a large circular knob and a rectangular pull. The background shows a blurred interior space with warm lighting.

The most complete online 3D model
library of nautical faucets
is now open.

Welcome to www.elkadesign.it

ELKA

Italian Design Marine Faucets



«CONFERMIAMO LA VOLONTÀ DELLA CIVICA AMMINISTRAZIONE DI RIMUOVERE LA TENSOSTRUTTURA, COLLOCATA DAVANTI AL PALASPORT, PERCHÉ È STATA RITENUTA OPERA NON COERENTE CON IL PROGETTO DI RENZO PIANO». PIETRO PICIOCCHI, VICESINDACO DEL COMUNE DI GENOVA

«WE CONFIRM THE CITY COUNCIL'S INTENTION TO REMOVE THE TENSILE STRUCTURE IN FRONT OF THE PALASPORT ARENA, WHICH HAS BEEN DEEMED INCOMPATIBLE WITH RENZO PIANO'S PROJECT». PIETRO PICIOCCHI, DEPUTY MAYOR OF THE CITY OF GENOVA

This is the same bureaucracy that, with its quibbles and nineteenth-century rituals, forces an implementing regulation, such as the new boating code, to go through the scrutiny and signature of fourteen ministries. Confindustria Nautica had to fight an invisible *Molok* to bring home a long-awaited result. Years of lobbying, conferences and round tables to get the attention from politicians committed to their daily *promotion* at the expense of working to improve the lives of citizens. Why should we have to beg for what is rightfully ours? Where is Minister Calderoli, who was supposed to abolish hundreds of thousands of useless regulations and laws? For years we have been chasing the reform of the Nautical Code, taking time and resources away from the development of new projects capable of having a real impact on the state of the Italian nautical industry. Nautical tourism and infrastructure for large yachts, to name but two, are issues where no credible initiative is on the table. Of course, it's laudable to have free Wi-Fi in ports, but doesn't that seem a little inadequate? When I think of our politicians, I tell myself not to despair, because we are lucky to live in the country of *Giuliano Sangennaro*, who sees, provides and solves everything. To return to the original question, the Genoa Boat Show has once again shown that the great Italian yachting community are in love with the sea and boats, and despite the inconveniences they have to endure, they never fail to show their enthusiasm to visit the show. We saw happy yachtsmen, eager to admire the innovations of international shipbuilding. There was a positive feeling among the stands, a sign of a slight upturn even in the middle range of the market following the freeze of the past few months. Italy is truly a great country, not only for its excellent industry but for people who love to sail too. We also have the certainty that finally, when the construction works are completed, we will have a wonderful, impressive and unique venue. The work is almost at an end and I hope that the top management of the major Italian shipyards will use this instrument to reiterate the importance of our industry to the world. I had already written this a few years ago, but I want to repeat it. Milan Furniture Fair was the instrument that helped the Italian wooden furniture industry to become the undisputed world leader after they stopped taking their new products to Cologne. There are three major boat shows in September, which have grown over the years thanks to Italian brands. Why not bring all the best of our products to Genoa? Why not hold annual press conferences in Genoa? Foreign shows should be covered by the local importers, not the parent companies. The fairytale allure of the Côte d'Azur leaves much to be desired, let's try parking your car after 10 a.m., just to mention a *Minus*. We are a strong industry, we have the best products, why not premiere them at home? Of course, there is still a lot to be done in terms of infrastructure, transport and accommodation, but we can work on this. I would like to dedicate my final thought to Saverio Cecchi, an extraordinary man, who has worked tirelessly on all fronts, that of the infrastructure for the show, of the regulation approval implementing the code, and other measures, and that of the association, almost achieving the goal of involving all the main players. I understand

that this will be his last year as president of Confindustria Nautica.

I would like to thank him for the work he has done on behalf of all our readers. I hope the new president will take up such an important legacy with the same vigour, energy and integrity. Unfortunately, I am hearing rumours about the renewal of the association's top management that have an unpleasant sense of a power war between opposing factions and special interests. What is needed is a sense of service, great innovative planning, a marked vision of the future, total transparency and a good ability to involve everyone in the shared and selfless work. ▀





..... S E A
DESIGN
EXPERIENCE

GANGWAYS ↓ CRANES ↓ HELM SEATS
LADDERS ↓ TABLE BASES ↓ TENDER LIFTS
ELECTRIC PRODUCTS ↓ BESPOKE SOLUTIONS
W W W . B E S E N Z O N I . I T

METS MARINE EQUIPMENT
TRADE SHOW
19-20-21 NOV 2024
AMSTERDAM



Make your own Reality



Work of Art
Unique
Dream

CONTENTS

Indice

Novembre / November 2024



COVER

OTAM 90 GTS HT

photo by Alberto Cocchi



86



COLUMNS

- 30 News
- 70 Boutique – Clive Christian
- 78 Boat Gourmet – Viticoltori Ponte

TRAVEL

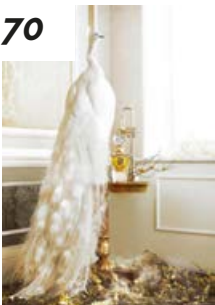
- 54 Boston

PEOPLE

- 86 Maria Rosa Remedi
- 98 Valentina Zannier



70





NEROCARDINALE®

LDIDESIGNSTUDIO



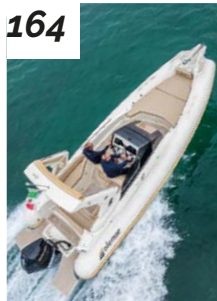
www.ldidesignstudio.com



180

**108 Shipyards***Cantieri di Pisa*

164



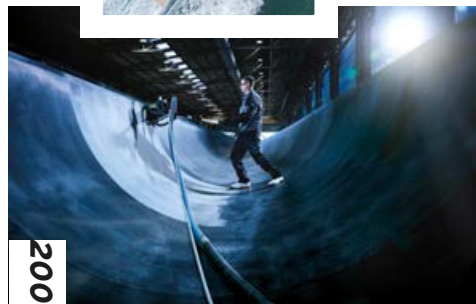
216



234



136



200



146

SHIPYARDS

108 Cantieri di Pisa

COVER STORY

118 Otam 90 GTS HT

BOATS

- 136 Y8 YYachts
- 146 Cayman 540 WA
- 156 Nerea Yacht NY24 Limo
- 164 Solemar SX27

COMPANIES

- 172 FEIT
- 194 Mase Generators
- 200 Tyrolit

- 208 Vulkan
- 228 Applied
- 238 Boero YachtCoatings

FOCUS

180 Deutsche Yachting

COMPONENTS

- 216 Lithium batteries
- 226 Integrel E-Power g SE
- 234 Taléo by Gammalta

TRADE

242 Brokers top selection

History IS MADE OF stories.



*A Vittorio Baglietto, il Liguro
costruttore dei più veloci e
agli scafi di guerra - e
a tutte le sue fucine.*

*Gabriele d'Annunzio
15 dicembre 1937*



OURS ARE CALLED "TALES FROM THE BLUE".

170 years of challenges and adventures.
From a small port to uncharted seas. Masters of Italian
craftsmanship, when Italy was still a dream. Creating beauty,
shaping new icons. Power and scale, gazing into the future.
Blue is our history, our heritage, the substance of all our Tales.
And that is something worth celebrating. | baglietto.com

1854-2024





THE NEXT STEP TOWARDS ON BOARD SILENCE.

GENERATORS RANGE UP TO 150 KW FOR YACHTING.

METSTRADE 2024, AMSTERDAM, NOVEMBER 19-21, HALL 05.121

COMPLETE MARINE POWER SOLUTIONS

PROPULSION 10 TO 2200 HP

GENERATORS 5 TO 800 KW

EQUIPMENT

WORLDWIDE SERVICE



MARINE ENGINES SINCE 1952

nanni

MAN IS
OUR CENTRE



THE SEA
OUR INFINITY

BARCHE®

FULL ENGLISH TEXT

MONTHLY INTERNATIONAL YACHTING MAGAZINE - SINCE 1993

DIRETTORE RESPONSABILE//Editor in chief

Francesco Michienzi f.michienzi@barcheisp.it

DIRETTORE EDITORIALE//Editorial director

Barbara Borgonovo b.borgonovo@barcheisp.it

ART DIRECTOR

Francesca Villirillo grafici@barcheisp.it

SEGRETERIA DI DIREZIONE//Chief assistant

Anna Tonelli a.tonelli@barcheisp.it

FOTOGRAFO//Photographer

Andrea Muscatello redazione@barcheisp.it

CORRISPONDENTE DAGLI STATI UNITI D'AMERICA//US correspondent

Fabio Massimo Bonini fabio@fabiononini.net

HANNO COLLABORATO A QUESTO NUMERO

//Contributing editors/writers

Priscilla Baldesi, Alberto Mario Capelli, Ornella d'Alessio,
Olimpia De Casa, Sacha Giannini, Massimo Longoni, Francesca
Portoghese, Chiara Risolo, Niccolò Volpati

SEGRETERIA DI REDAZIONE//Editorial assistant

redazione@barcheisp.it

EDITORE//Publisher

International Sea Press Srl, Viale Brianza, 17/A - 20821 Meda,
T. + 39 0362 344140, F. + 39 0362 73790
redazione@barcheisp.it

STAMPA//Printing

International Sea Press srl

CONCESSIONARIA PUBBLICITÀ//Advertising

International Sea Press Srl, Viale Brianza, 17/A - 20821 Meda

T. + 39 0362 344140

b.borgonovo@barcheisp.it, a.tonelli@barcheisp.it

Gian Marco Lari

T. +39 0773 742260 M. +39 335 6268932

m.lari@barcheisp.it

Giovanni Berruti

M. +39 337 254344

g.berruti@barcheisp.it

Concessionaria per il Principato di Monaco e la Costa Azzurra

//Advertising for Principality of Monaco and Côte d'Azur

INVESTOR MEDIA MONACO Sarl

Andrea Dini a.dini@barcheisp.it

DISTRIBUZIONE//Distribution

Press-di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. -

Via Cassanese 224, 20090 Segrate (MI)

DISTRIBUZIONE ESTERO//Sole Agent for Distribution Abroad

JOHNSONS INTERNATIONAL NEWS ITALIA srl

Via Valparaiso, 4 - 20144 MILANO

UFFICIO ABBONAMENTI

Viale Brianza, 17/A - 20821 Meda, tel. +39 0362 344140

Abbonamento annuo € 75; abbonamento estero € 175 Europa;

€ 210 resto del mondo; un numero € 7,00; arretrati € 12.

Pubblicazione mensile registrata al Tribunale di Milano in data
05/04/2004 al n. 233/2004. Tutti i diritti sono riservati. Vietata la
riproduzione se non autorizzata per iscritto. Printed in Italy.

Iscrizione ROC 34967 del 17/09/2020.

How to subscribe - Subscription: International Sea Press Srl, Viale
Brianza, 17 - 20821 Meda, tel. +39 0362 344140. Subscription rates
(one year): Italy € 75,00 - Europe € 175,00 - all over the world
€ 210,00. Published monthly. All rights reserved: reproduction in
whole or in a part of any article without prior written permission from
the publisher is strictly prohibited. Printed in Italy.

ON LINEBarche www.barchemagazine.com

Questo numero è stato chiuso in Redazione il 7 ottobre 2024.

This issue ended on 7th October 2024.



Manoscritti e fotografie, anche se non pubblicati, non si restituiscono. Gli articoli firmati sono la libera espressione degli Autori e non rispecchiano necessariamente la linea editoriale del giornale.
Even if not published, handwritten manuscripts and pictures cannot be returned. The signed articles are the free expression of the writers and do not necessarily reflect the editorial policy of the magazine.

www.facebook.com/BarcheMagazinebarchemagazine.com

Pressreader



#barchemagazineisp



ISSUU.COM

Explore *your own* *course*

tonidignio.it



FLEXPLOER

As a shipyard, I understand that every yacht I create
is more than just a vessel — it's your gateway to discovery.
Customized for your journey, my boats let you chart your own path.
Set sail and explore your own course.

Cantiere delle Marche, explorer's attitude



**CANTIERE
DELLE MARCHE**
explorer's attitude

Cantiere delle Marche
Via E. Mattei 36 - Ancona, Italy
www.cantiereellemarche.it



Scan me



DREAM YOUR VOYAGE



48 / 48 / 58 / 68 / 78 / 88



SIRENA YACHTS



ITALIAN YACHT STORE

EXCLUSIVE DEALER



FERRETTIYACHTS

PERSHING

italma

CUSTOM LINE

www.italianyachtstore.com

info@italianyachtstore.com

+39 049 9450555



FERRETTI YACHTS 670

Il vero concentrato di eleganza e
lusso all'avanguardia.





Lusben, divisione del Gruppo Azimut Benetti, ha nominato Ferdinando Pilli come direttore generale. *“Le sue esperienze e competenze apporteranno un valore aggiunto a Lusben per confermarci come leader mondiali anche nel settore del refit”*, ha dichiarato Marco Valle, Ceo di Azimut Benetti Group.

Lusben, a division of the Azimut Benetti Group, has appointed Ferdinando Pilli as General Manager. *“His experience and expertise will bring added value to Lusben, confirming us as a world leader also in the refit sector”*, said Marco Valle, CEO of Azimut Benetti Group.

AUSTIN PARKER

Austin Parker ha presentato *Iconica 100*, disegnata da Fulvio De Simoni Yacht Design in collaborazione con Pininfarina. La linea di navette, che comprenderà tre yacht di 77, 88 e 100 piedi, è stata progettata con spazi abitativi caratterizzati da grandi finestre che permettono alla luce naturale di illuminare gli interni.

AUSTIN PARKER

Austin Parker has presented the *Iconica 100*, designed by Fulvio De Simoni Yacht Design in collaboration with Pininfarina. The Navetta line, which will comprise three yachts of 77, 88 and 100 feet, is designed with living spaces characterised by large windows, which allow natural light to illuminate the interiors.



HABACOA MARINA FOR SUPERYACHTS

RA'ANAN BEN-ZUR HA ANNUNCIATO CHE LO SVILUPPO DI HABACOA, IL PIÙ GRANDE PORTO TURISTICO PER SUPERYACHT DEL NORD AMERICA, SARÀ INAUGURATO NEL 2027. RA'ANAN BEN-ZUR HAS ANNOUNCED THAT THE DEVELOPMENT OF HABACOA, THE LARGEST MARINA FOR SUPERYACHTS IN NORTH AMERICA, WILL BE INAUGURATED IN 2027.





SESSANTASETTE 67 CORSA CARATTERE ITALIANO



Photo by Andrea Muscatello

SCOPRI DI PIÙ



**WORLD
PREMIERE**
2024

67
sessantasette
CORSA

62
sessantadue

BASE NAUTICA - Latina - Tel 0773 250411 | **Marina di Nettuno (Roma)** - Tel 335 7638172 - info@basenautica.it
BELLINI NAUTICA - Marina di Varazze (SV) - Tel 392 9706572 | **Clusane d'Iseo (BS)** - Tel 030 9829170
sales@italiandealer.it | **CENTRO NAUTICO IDEA VERDE** - Mesagne (BR) - Tel 0831 738637
info@nauticaideaverde.it | **MONIGA PORTO NAUTICA** - Moniga del Garda (BS) - Tel 0365 671022
info@monigaporto.it | **NAUTICA BEGO** - Verbania (VB) - Tel 0323 404544 - info@nauticabego.com
NAUTICA SUD - Castellammare di Stabia (NA) - Tel 081 8717166 - info@nauticasud.it | **NS NAUTICARAVANS**
Vadue di Carolei (CS) - Tel 0984 624398 - info@nsnauticaravans.com | **ORAM** - Catania
Tel 095 491123 - info@nauticaoram.it | **PAGLIARINI INTERNATIONAL BOATS** - Cremona - Tel 0372 432548
La Spezia - Tel 329 2143643/42 - info@pagliarini.it | **RIMINI SERVICE YACHT & SAIL** - Rimini - Tel 335 1626600
sales@italiandealer.it



**CRANCHI
SESSANTADUE 62**

Guarda il video
e scopri il nuovo flybridge

www.cranchi.com
Visita il nostro sito e scopri
le esclusive collezioni Cranchi Yachts

Powered by
VOLVO PENTA **Raymarine** **GARMIN** **DISEGNO ITALIANO** **Made in Italy**





SUNREEF ULTIMA 111

Sunreef Yachts e Phathom Studio presentano *Ultima III*. Caratterizzato da un design sportivo e da una disposizione generale dinamica che bilancia sapientemente spazi interni ed esterni. Il layout prevede, oltre alle cabine ospiti, una suite armatoriale a tutto baglio con una terrazza privata sul ponte di prua.

Sunreef Yachts and Phathom Studio have presented the *Ultima III*. The yacht features a sporty design and dynamic layout able to balance interior and exterior spaces. In addition to the guest cabins, the layout includes a full-beam master suite with a private foredeck terrace.



BELLINI YACHT ASTOR 36

Astor 36, primo modello costruito da Bellini Yacht, è il frutto della collaborazione tra Norberto Ferretti e Brunello Acampora il quale, oltre al design, ha progettato anche la carena che consente di navigare a oltre 42 nodi di velocità grazie a 2 motori Volvo Penta V8 di 350 cavalli. In alternativa si possono montare anche 2 diesel di 300 cavalli.

BELLINI YACHT ASTOR 36

The Astor 36, the first model built by Bellini Yacht, is the result of the collaboration between Norberto Ferretti and Brunello Acampora, who, in addition to the design, also created the hull that allows the boat to sail at a speed of over 42 knots thanks to 2 Volvo Penta V8 engines of 350 hp. Alternatively, 2 diesel engines of 300 hp can be fitted.

NUTRIMENTI MARE

La casa editrice Nutrimenti Mare ha pubblicato il libro *Gli yacht che hanno fatto lo yachting*. In queste pagine, col suo tratto essenziale e nello stesso tempo rigoroso e dettagliato, Davide Besana ci racconta le 52 barche che, assieme a grandi marinai, hanno fatto, a suo giudizio, la storia dello yachting.

Nutrimenti Mare has published the book Gli yacht che hanno fatto lo yachting (The yachts that have made yachting). In these pages, Davide Besana, in his essential but rigorous and detailed style, tells us about the 52 boats that, together with great sailors, have, in his opinion, written the history of yachting.

Davide Besana
**GLI YACHT
CHE HANNO FATTO
LO YACHTING**



ITALIAN SPECIALIST MANUFACTURER OF HIGH PERFORMANCE LUXURY CUSTOM YACHTS



OTAM
FAST & ICONIC



45 – 58 – 70 – 80 – 85 – 90

OTAM.IT



Francesco Pirro, presidente e amministratore delegato di Novamarine, ha dichiarato: *"I risultati del primo semestre 2024 confermano l'ottimo andamento di Novamarine con ricavi e marginalità in significativo miglioramento"*. I ricavi, pari a circa 15 milioni di Euro, sono in crescita di oltre il 23% rispetto al primo semestre 2023.

Francesco Pirro, President and CEO of Novamarine, said: *"The results for the first half of 2024 confirm Novamarine's excellent performance with significantly improved revenues and margins"*. Revenues of approximately €15 million are up by more than 23% compared to the first half of 2023.

Pardo GT75, ammiraglia del brand, lunga 23 metri, è caratterizzata dalla prua inversa, dal parabrezza inclinato in avanti e da tre motori Volvo Penta Ips 1050. Gigi Servidati, presidente di Cantiere del Pardo, ha dichiarato: *"È una vera villa di lusso sul mare, progettata per offrire un'esperienza unica e sofisticata"*.

The Pardo GT75, the brand's 23-metre flagship, features an inverted bow, a forward-facing windscreen and three Volvo Penta IPS 1050 engines. Gigi Servidati, President of Cantiere del Pardo, said: "She is a true luxury villa on the sea, designed to offer a unique and sophisticated experience".

WILLIAMS JET TENDERS

Williams Jet Tenders presenta la gamma *Electric EvoJet* caratterizzata da una propulsione a emissioni zero. Il banco di batterie agli ioni di litio da 58,5 kWh è stato progettato da Williams Advanced Engineering. La velocità massima è di 40 miglia all'ora. L'autonomia è di 56 minuti. Il sistema di Garmin garantisce il controllo completo e la sicurezza dell'imbarcazione.

WILLIAMS JET TENDERS

Williams Jet Tenders has introduced the *Electric EvoJet* range, zero-emission propulsion systems. The 58.5 kWh lithium-ion battery bank has been developed by Williams Advanced Engineering. Top speed is 40 miles per hour. The range is 56 minutes. The Garmin system ensures complete control and safety of the boat.



YAMAHA H2 HYDROGEN ENGINE

YAMAHA HA PRESENTATO, IN ANTEPRIMA EUROPEA, IL PRIMO FUORIBORDO AL MONDO ALIMENTATO A IDROGENO PER IMBARCAZIONI DA DIPORTO, AFFIANCATO DA UN SISTEMA DI ALIMENTAZIONE INTEGRATO IN PACKAGE. AS A EUROPEAN PREVIEW, YAMAHA HAS UNVEILED THE WORLD'S FIRST HYDROGEN-POWERED OUTBOARD MOTOR FOR RECREATIONAL BOATS. IT COMES WITH AN INTEGRATED PACKAGE POWER SYSTEM.



SAVORING ART DE VIVRE



PRESTIGE M8 – IN ULTIMATE HARMONY WITH THE SEA
VISIT US AT FORT LAUDERDALE BOAT SHOW 30TH OCTOBER - 3RD NOVEMBER 2024

► **M-Line** / M48 - **NEW M8**

X-Line / X60 - X70

F-Line / 420 - 460 - 520 - 590 - 690 - F4.9 - **NEW F5.7**

S-Line / 420S - 460S - 520S

www.prestige-yachts.com


PRESTIGE®



La prima edizione del *World Yachting Summit* si terrà dal 15 al 17 aprile 2025 a Monaco. Il WYS è una piattaforma che riunisce i professionisti e le menti illuminate del settore. I temi di discussione proposti includono innovazione, connessione ed eccellenza nei settori dello yachting e del superyachting.

The first edition of the *World Yachting Summit* will take place from 15 to 17 April 2025 in Monaco. The WYS is a platform that brings together the industry's professionals and enlightened minds. Suggested discussion topics include innovation, connectivity and excellence in the yachting and superyachting industries.

GENOA BOAT SHOW

Il Salone Nautico Internazionale di Genova ha chiuso la 64esima edizione con 120.864 visitatori, più 2,19% rispetto al 2023. I brand sono stati 1.052, le imbarcazioni presenti erano 1.030. Oltre 100 novità con 30 premiere, 125 convegni e workshop, 1.154 giornalisti accreditati con un incremento del 1,58% rispetto al 2023.

GENOA BOAT SHOW

The Genoa International Boat Show closed its 64th edition with 120,864 visitors, an increase of 2.19% compared to 2023. There were 1,052 brands and 1,030 boats. More than 100 innovations with 30 premieres, 125 conferences and workshops, 1,154 accredited journalists, with an increase of 1.58% compared to 2023.



MANSORY PIRELLI 50 SPECIAL EDITION

SACS TECNORIB, LICENZIATARIA DEL MARCHIO PIRELLI, HA PRESENTATO IL P50 IN EDIZIONE SPECIALE REALIZZATA DAL TUNER TEDESCO MANSORY CON TRIPLA MOTORIZZAZIONE MERCURY V12 DI 600 CAVALLI CIASCUNO.

SACS TECNORIB, LICENSEE OF THE PIRELLI BRAND, HAS PRESENTED THE P50 IN A SPECIAL EDITION BUILT BY GERMAN TUNER MANSORY WITH TRIPLE MERCURY V12 ENGINES OF 600 HP EACH.



ST550



A N E W E R A O F L U X U R Y



FIND YOUR LOCAL DEALER

INVICTUS
YACHT



INVICTUSYACHT.COM



RAW BY CDM

Cantiere delle Marche ha presentato *Raw*, explorer yacht di 31,08 metri di lunghezza. Lo yacht a tre ponti è stato disegnato da Giorgio Maria Cassetta. Vasco Buonpensiere ha dichiarato: *"Un vero explorer yacht, dal design personalizzato, costruito pensando alle esigenze dei nuovi armatori"*.

Cantiere delle Marche has presented *Raw*, a 31.08-metre explorer yacht. Giorgio Maria Cassetta designed this three-deck yacht. Vasco Buonpensiere said: *"A true explorer yacht, with a tailor-made design, built according to the new owners' needs"*.



GOOD MORNING KOREA

Maison Guerlain ha presentato la mostra, curata da Hervé Mikaeloff, *Good Morning Korea, Au pays du matin calme*. Questo evento è un'immersione poetica nella cultura sudcoreana e ha celebrato la collaborazione di Guerlain con l'artista-filosofo coreano Lee Ufan. Le opere esposte esplorano le connessioni degli artisti con la natura, la tecnologia e le questioni sociali più ampie.

GOOD MORNING KOREA

Maison Guerlain presented the exhibition *Good Morning Korea, Au pays du matin calme*, curated by Hervé Mikaeloff. A poetic immersion into South Korean culture, this event celebrated Guerlain's collaboration with Korean artist and philosopher Lee Ufan. The works on display explore the artists' relationship with nature, technology and broader social issues.

LuluNikka è uno sloop lungo 12,8 metri, progettato da Giovanni Ceccarelli e costruito nel Cantiere Checchi di Massarosa, Lucca. L'armatore, Roberto Lacorte, parteciperà, insieme alla moglie Luisa, a una serie di regate del circuito di vele classiche e d'epoca nel Mediterraneo.

LuluNikka is a 12.8-metre sloop designed by Giovanni Ceccarelli and built at the Checchi shipyard in Massarosa, Lucca. The owner, Roberto Lacorte, together with his wife Luisa, will take part in a series of regattas on the classic and vintage sailing circuit in the Mediterranean.



photo by Fabio Taccola

Premium 40' WL



Scoprire nuovi orizzonti, condividere nuove storie, accogliere il profumo del mare, il vigore delle onde e l'energia del vento: **BWA Premium 40 WL** esalta il tuo stile.

Discover new horizons, share new stories, welcome the scent of the sea, the vigor of the waves and the power of the wind: **BWA Premium 40 WL** enhances your style.

BWA
SPIRITO ITALIANO

www.bwa.it



In occasione dell'ottava edizione di *The Venice Glass Week*, il festival internazionale che celebra, sostiene e promuove l'arte del vetro, Venini ha presentato le nuove collezioni dei Paladini con *Silicea*, *Arenaria*, *Nodus*, *Tessela*, *Stratis* e *Vestis* disegnati dall'artista francese Emmanuel Babled.

During the eighth edition of The Venice Glass Week, the international festival that celebrates, supports and promotes the art of glass, Venini presented the new Paladini collections with Silicea, Arenaria, Nodus, Tessela, Stratis and Vestis, designed by French artist Emmanuel Babled.

PATRONE 45'

"Il 45' nasce sull'onda del successo del Patrone 100 e partendo dalle richieste di molti armatori di riproporre lo stesso fascino e l'eleganza di quel modello su una misura maggiore". È con queste parole che l'architetto Tommaso Spadolini inizia a raccontare la genesi del modello che conferma la sua collaborazione con il Cantiere Navale Patrone Moreno.

PATRONE 45'

"The 45' was born on the wave of the success of the Patrone 100 and the desire of many owners to have the same charm and elegance of that model in a larger size". With these words, architect Tommaso Spadolini begins to tell the story of the model, which confirms his collaboration with Cantiere Navale Patrone Moreno.



ROLLS-ROYCE AND LÜRSSSEN

ROLLS-ROYCE E LÜRSSSEN HANNO FIRMATO UN ACCORDO QUADRO CHE REGOLA LA COOPERAZIONE NELLA REVISIONE DEI SISTEMI DI PROPULSIONE NEI REFIT DEI SUPERYACHT. ROLLS-ROYCE AND LÜRSSSEN HAVE SIGNED A FRAMEWORK AGREEMENT TO COLLABORATE ON THE OVERHAUL OF PROPULSION SYSTEMS FOR SUPERYACHT REFITS.



SILENT 62 3-DECK

Silent Yachts presenta il 62 3-Deck Open caratterizzato dall'aggiunta di un terzo ponte. L'hardtop fornisce ombra a un'area di 60 metri quadrati che gli armatori possono configurare con divani, tavoli, bar, attrezzature da palestra e una vasca idromassaggio.

Silent Yachts has presented the 62 3-Deck Open characterised by the addition of a third deck. The hardtop shades a 60 square metre area that owners can configure with sofas, tables, bars, gym equipment and a Jacuzzi.



We ♥ water



**All water sports.
One community.
18 – 26 JAN 2025**

**Prenota la tua tessera
d'ingresso in fiera:
boot.com**

TM
Messe
Düsseldorf



FLEXPLORER 165 BY CDM

Cantiere delle Marche ha venduto a un armatore americano il *Flexplorer 165* numero due. Tra le richieste dell'armatore c'è un campo da pickleball. Per accoglierlo, è stata estesa la sporgenza del ponte superiore su cui posizionare una struttura leggera con pali in fibra di carbonio e una rete che circonda il campo.

Cantiere delle Marche has sold the *Flexplorer 165*, hull no 2, to an American owner. Among the owner's requests, is a pickleball court. To arrange this, the upper deck overhang was extended to accommodate a lightweight structure with carbon fibre poles and a net surrounding the court.



Presentata una delle prime implementazioni dell'Intelligenza Artificiale curata da Videoworks. Sergio Saponara del dipartimento di Ingegneria Informatica dell'Università di Pisa ha illustrato le possibili applicazioni dell'IA nella nautica. Videoworks ha presentato anche i nuovi schermi TV Loewe, il sistema SD WAN per ottimizzare Internet sugli yacht e l'ETO Panel per il controllo di tutte le funzioni di bordo.

One of the first implementations of Artificial Intelligence was presented by Videoworks. Sergio Saponara, from the Department of Computer Engineering at the University of Pisa, demonstrated the potential applications of AI in yachting. Videoworks also presented the new Loewe TV screens, the SD-WAN system for optimising Internet on yachts and the ETO panel for controlling all functions on board.

XPAGODA BY STEFANO PASTROVICH

Stefano Pastrovich ha presentato *Xpagoda*, progetto sviluppato in collaborazione con i partner GMDesign&Service, Chartwell Marine, Wolf, RINA e Malta Flag. Si tratta di un *boutique charter superyacht*, catamarano di 59 metri in alluminio, che può accogliere 20-30 passeggeri, per navigazione senza limiti, con pernottamento a bordo.

Stefano Pastrovich has presented *Xpagoda*, a project developed in collaboration with partners GMDesign&Service, Chartwell Marine, Wolf, RINA and Malta Flag. It is a boutique charter superyacht, a 59-metre aluminium catamaran, which can accommodate 20-30 passengers for unlimited cruising with on-board accommodation.





CUORE ITALIANO



X199



X222



X233



X266



X277



X299

Vivere le esperienze in mare con stile non significa rinunciare a comfort e prestazioni.
BMA ha tutto quello che stai cercando.

Living sea experiences in style doesn't mean sacrificing comfort and performance.
BMA has everything you're looking for.

www.bmaboats.com





Vladimir Kartashov ha presentato la mostra *Spellbound* negli spazi di Prometeo Gallery Ida Pisani di Milano. L'artista russo esplora la sempre più complessa condizione esistenziale umana alla luce dello sviluppo dell'era digitale, combinando universi visivi differenti che vanno dal realismo al simbolismo, dal surrealismo all'esistenzialismo.

Vladimir Kartashov presented the exhibition Spellbound at Prometeo Gallery Ida Pisani in Milan. The Russian artist explores the increasingly complex human existential condition in the light of the development of the digital age, combining different visual universes ranging from realism to symbolism, from surrealism to existentialism.

MAGAZZÙ M-16 AND MX-16

Cantieri Magazzù hanno presentato un walkaround di 55 piedi nella doppia versione *M-16*, con sistema tubolare D-shape, motorizzato con Volvo Ips, e *MX-16* con 3 fuoribordo Mercury di 600 cavalli ciascuno e carena con doppio redan. Sottocoperta ci sono due cabine con letto matrimoniale, una dinette trasformabile e due bagni separati.

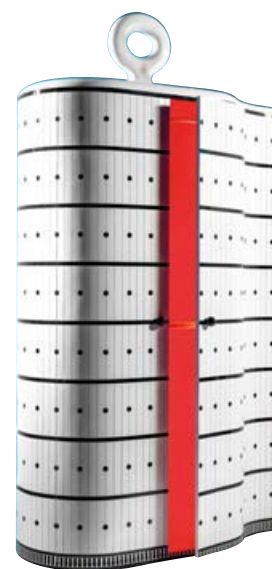
MAGAZZÙ M-16 AND MX-16

Cantieri Magazzù has presented a 55-foot walkaround in two versions: the *M-16*, with a tubular D-shape system powered by Volvo IPS, and the *MX-16*, with three Mercury outboards of 600 hp each and a double Redan hull. Below deck, there are two double cabins, a convertible dinette and two separate bathrooms.



GRAND ARMOIRE BY SCARLET SPLENDOR

L'ARMADIO PROGETTATO PER SCARLET SPLENDOR, MARCHIO FONDATA DA ASHISH BAJORIA E SUMAN KANODIA, È STATO DISEGNATO DA MATTEO CIBIC E DENINO INTERIORS DI LONDRA. DESIGNED BY MATTEO CIBIC AND DENINO INTERIORS OF LONDON, THE WARDROBE WAS CREATED FOR SCARLET SPLENDOR, A BRAND FOUNDED BY ASHISH BAJORIA AND SUMAN KANODIA.



MZ ELECTRONIC

I timoni di MZ Electronic, per barche da 7 a 13 metri con pale fuse in Nibral, sono disponibili con losche per installazione sotto la carena in Otman con flangia dritta o inclinata di 15°. Oppure, con castelli per lo specchio di poppa, sempre in Otman, dritti o inclinati di 12°.

MZ Electronic rudders, for 7 to 13-metre boats with cast Nibral blades, are available with Otman under-hull mounts with a straight or 15° inclined flange. Or with transom mounts, also in Otman, straight or 12° inclined.





GIANGRASSO GROUP S.R.L.

VIA EURO MENINI 2 - 55049 VIAREGGIO (LU) TEL. 0584 1661865 info@giangrassoyacht.com



QuickGroup

MORE ON BOARD MORE FOR THE FUTURE

Quick Group every day shares the mission of building a zero-waste world. The commitment begins with small actions: enhancing supply chain verticality, transparency and accountability, increasing investments in renewable energy achieving in 2024 the 100% use of energy from renewable sources, and re-engineering process of all packaging in collaboration with certified partners to minimize the environmental impact of the products. The goal is not only to improve life on board, but also to contribute positively to the life of the planet.

mc²

Quick[®]
Nautical Equipment

 SANGUINETI

 XENTA

 nemo

Quick[®]
Marine Lighting



METSTRADE

19-21 November 2024
Hall 1 - 01.153 / 01.251
Hall 11- 11.705



IL FUTURO
APPARTIENE
A CHI HA UNA
GRANDE STORIA

LE MANS 50
Libertà ed emozione.
Innovativo e moderno.
Totalmente
Made in Italy.



63 anni di esperienza | 145 modelli prodotti | oltre 100.000 imbarcazioni vendute

rioyachts.com

An underwater scene featuring a large whale swimming towards the surface where sunlight rays penetrate the water. A small orange clownfish with white stripes is swimming in the foreground. The bottom of the frame shows a coral reef and many small fish.

Experience your boat
from a new perspective.

METS TRADE Amsterdam

19/11
21/11

HALL
1

STAND
01.365

BOOT
Düsseldorf

18/01
26/01

HALL
10

STAND
10C60

INTERNATIONAL BOAT SHOW
Miami

12/02
16/02

SECTOR
ONE HERALD PLAZA

STAND
H574

Mase marine generators: innovation focused on sustainability.

A wide range of products to have a complete vision of your navigation.

VS



IS



MARINER



SPECIAL GROUPS



A new way of perceiving innovation with Mase is possible.
Because for us progress starts from the point of view of the sea.
That's why we design many solutions to satisfy all your senses.

IF SEA COULD TALK, IT WOULD SAY MASE.

Visit our web site



mase
GENERATORS
Believing in change.

NEXT 330 LX



Style, research, technology, passion, personality and performance. 10 metres of private, customizable luxury.

LENGTH
10,15 m

WIDTH
3 m

CAPACITY
12(B) - 14(C) pax

CAYMAN 35.0 EXECUTIVE

Ranieri
INTERNATIONAL



RANIERI INTERNATIONAL Motonautica F.lli Ranieri Srl | Soverato (CZ) - Italy - ranieri-international.com

Excellent nautical skills and low consumption: Cayman 35 Executive knows how to behave staying wild at heart.



LENGHT
10,80 m

WIDTH
3,80 m

CAPACITY
24 pax

Travel



American beauty

A BOSTON, CITTÀ ELEGANTE, DIVERTENTE E INCLUSIVA, IL RAPPORTO CON L'ACQUA È COSTANTE E CONTINUO. L'ATLANTICO E I TRE FIUMI CHE LA ATTRAVERSANO, CHARLES, NEPONSET E MYSTIC, NE SONO I GRANDI PROTAGONISTI

BOSTON IS AN ELEGANT, FUN AND INCLUSIVE CITY. ITS RELATIONSHIP WITH WATER IS CONSTANT AND CONTINUOUS. THE ATLANTIC OCEAN AND THE THREE RIVERS THAT CROSS IT, THE CHARLES, THE NEPONSET AND THE MYSTIC, ARE THE CITY'S GREAT STARS

by Ornella d'Alessio



Boston, la capitale del Massachusetts, agli sportivi richiama i Celtics e i Red Socks, agli intellettuali la cultura, agli storici che qui è nata la rivoluzione americana e ai nostalgici rammenta la saga dei Kennedy. Pochi realizzano che la più grande città del New England si è sviluppata drenando e bonificando la terra sottratta all'Oceano. Elemento importante fin dall'arrivo al Logan Airport, creato dall'unione di cinque isolotti. Dall'aeroporto si può arrivare downtown via mare a bordo di un water taxi (bostonwatertaxi.com) e godere di una prospettiva inusuale del water front.

Altra peculiarità della città più colta d'America è il suo variegato arcipelago urbano, il Boston Harbor Islands National and State Park, il più grande spazio ricreativo del Massachusetts,

Georges Island con l'ottocentesco fortino ad archi in granito dismesso nel 1947, è stato parte di una rete di difesa costiera, e oggi ospita un museo. È la meta perfetta per un picnic o per un tour guidato dai ranger.

perfetto per chi vuole scoprire *l'altra Boston* andando per mare. Nei secoli le isole nella baia sono servite per la raccolta di legname e della pietra da costruzione, come pascoli, luoghi di difesa, e perfino come discariche. Da metà del Novecento sono state rivalorizzate e oggi fanno parte della quotidianità dei *bostonian*. In meno di un'ora di ferry da Long Wharf si raggiunge anche la più lontana delle 34 isole. Alcune sono collegate da imbarcazioni di linea (bostonharborislands.org), altre sono private o non accessibili e altre ancora accolgono natanti elettrici (bostonspotlite.com) o a motore per approdi giornalieri. Previa prenotazione (dockwa.com) si ormeggia su Spectacle, Peddocks, Georges, mentre Long, Gallops, Moon, Little Brewster e The Graves sono chiuse

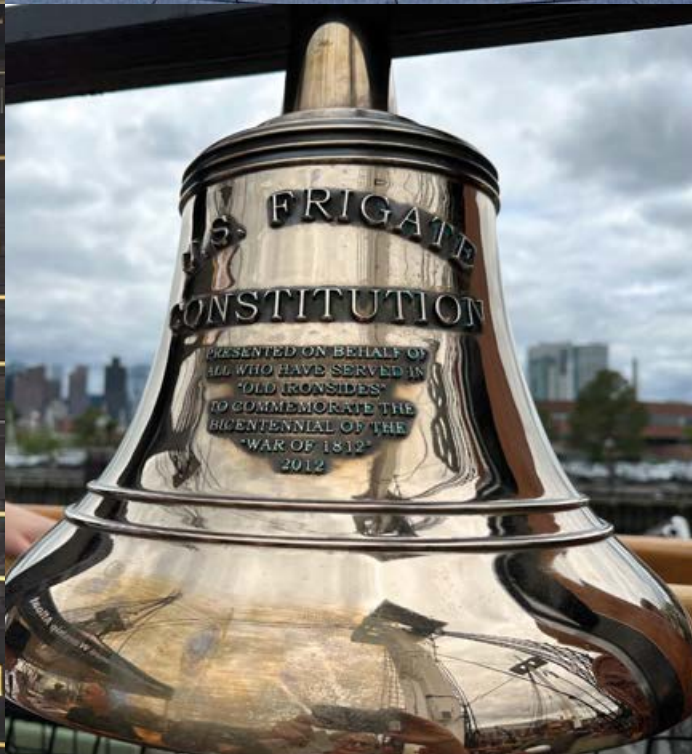
Georges Island and its 19th century fort with granite arches, decommissioned in 1947, was part of a coastal defence network. It now houses a museum. It is the perfect destination for a picnic or a ranger-led tour.

al pubblico. Ce ne sono altre per chi ama pagaiare: a Bumpkin, si va per la natura, a Lovells, per le diverse batterie della Seconda Guerra Mondiale, a suo tempo proposta come sede della Statua della Libertà (oggi a Liberty Island, New York), e Grape island, tra le più integre, raggiungibile in kayak da Hingham. Nella bella stagione quelle servite dai traghetti sono quattro. Georges Island, Spectacle Island, Peddocks Island e Cathleen Stone Island.

Il tour nell'arcipelago è una visuale non scontata sulla metropoli dominante del Nordest degli Stati Uniti si apprezza durante la Historic Sunset Cruise (cityexperiences.com) che naviga nel Boston Harbour al tramonto mentre i passeggeri ascoltano le spiegazioni di Kevin, ottimo oratore, in grado di rispondere a qualsiasi domanda. Tante le storie avvincenti, quella di Peddock Island, importante base militare durante la Guerra d'Indipendenza, dove sono state girate alcune scene del film *Shutter Island* di Martin Scorsese.









PER UNA SOSTA GOURMET
IN TEMA BISOGNA PRENOTARE
ALL'OYSTER HOUSE
(UNIONOYSTERHOUSE.COM),
IL PIÙ ANTICO RISTORANTE
DI BOSTON E IL PIÙ ANTICO
IN SERVIZIO SENZA INTERRUZIONI
DEGLI STATI UNITI.
FOR A GOURMET EXPERIENCE,
BOOK A TABLE AT THE OYSTER
HOUSE (UNIONOYSTERHOUSE.COM), THE OLDEST RESTAURANT
IN BOSTON AND THE OLDEST
RESTAURANT IN CONTINUOUS
SERVICE IN THE UNITED STATES.



Boston è la più grande città del New England, capitale dello stato del Massachusetts. Ricorda Londra, nei quartieri del centro, Dublino in certe vie, ma anche l'Italia in tutta l'area del North End, e pure la Cina nella zona di Beach Street.

Boston is the largest city in New England and the capital of the state of Massachusetts. It is reminiscent of London in the city centre, of Dublin in certain streets, of Italy in the whole of the North End, and even of China in the Beach Street area.



IL SEAPORT DISTRICT DI BOSTON È IL SITO DELLO STORICO BOICOTTAGGIO DEI PATRIOTI AMERICANI CONTRO I COLONIALISTI INGLESI.

BOSTON'S SEAPORT DISTRICT IS THE SITE OF THE HISTORIC AMERICAN PATRIOT BOYCOTT OF BRITISH COLONIALISM.



Verso la fine della crociera si sfiora il Logan Airport, uno dei più trafficati al mondo, per arrivare al momento esatto del botto di cannone sparato al calar del sole dalla USS Constitution, fregata militare a tre alberi, varata nel 1794: la nave più antica al mondo in grado ancora di navigare. Il Charleston Navy Yard, uno dei primi cantieri navali della Marina degli Stati Uniti inaugurato nel 1800 e chiuso nel 1974, si visita anche da terra per il museo e per salire a bordo sia della USS Constitution, sia del cacciatorpediniere classe Fletcher del XX secolo USS Cassin Young. Dal cantiere con una scenografica passeggiata a piedi lungo il Charleston Bridge si raggiunge il Converse Flag Ship Store, a Lovejoy Wharf, per acquistare gli ultimi modelli delle iconiche scarpe All Star in tela con la suola in gomma o per farsene personalizzare un paio ad hoc. L'Oceano è in primo piano anche al New England Aquarium (neaq.org), con la Giant Ocean Tank, un enorme cilindro alto 8 e largo 12 metri riempito con 760.000 tonnellate d'acqua (22/25°C) illuminata in blue in cui è stata ricreata una barriera corallina. Intorno alla singolare vasca gira per quattro piani una passerella a spirale con 52 finestrone attraverso i quali si ammirano le 140 specie, tra le quali razze, tartarughe marine, murene, barracuda, e *Myrtle the Turtle*, che pare abbia circa 90 anni.

GuidiLAB

DURABILITY & RELIABILITY



Guidi LAB, là dove tutto nasce IL LABORATORIO CHE C'È MA NON SI VEDE

Dove nascono le idee?
Da dove arrivano le soluzioni ai problemi?
Dove si analizza, studia, ricerca?

Tutto avviene nel LAB.
Il Guidi LAB.

Il Guidi LAB è un “non luogo”, nel senso che non ha uno spazio fisico.
Non in senso tradizionale, perlomeno.

Ma è l'insieme di persone, esperienze, competenze, tecnologie e macchinari
che, olisticamente, costituisce il Guidi LAB.

Guidi ha, naturalmente, molte professionalità di tipo tecnico, propri spazi
e sistemi dedicati alla progettazione dei nuovi prodotti e all'evoluzione di
quelli già a catalogo.
Quello è il cuore del LAB. Disegni, prototipi, prime prove e test spesso
avvengono qua.

Ma il LAB conta anche su altri luoghi, altri saperi, altre risorse: sono i
collaboratori di Guidi, i fornitori, gli esperti con cui l'azienda interagisce e che
mettono a disposizione la propria competenza e tecnologie supplementari
in modo da arrivare al risultato perfetto.

Studi di progettazione, centri ricerca, università e consulenti fanno parte
a tutti gli effetti del Guidi LAB, con cui lavorano fianco a fianco, spesso da
molti anni, condividendone i valori e l'approccio, rigoroso e concreto.

Materiali, pezzi e soluzioni marchiati Guidi sono pensati da molti ma diretti
ad un unico obiettivo: la soddisfazione del cliente.





Waterfront è tra le zone più vivaci di Downtown Boston dove convivono graziosamente storici edifici e rutilanti grattacieli, uomini e donne d'affari del Financial District con turisti in calzoncini e maglietta. Qui dove un tempo c'era l'oceano oggi si alternano locali, baretto, ristoranti, moli e attracchi per barche private.

The Waterfront is one of the most vibrant areas of downtown Boston. Historic buildings gracefully coexist with gleaming skyscrapers, and businessmen from the financial district mingle with tourists in shorts and T-shirts. Pubs and bars alternate with restaurants, piers and docks for private boats where the ocean once was.

Poi ci sono i pinguini, gli squali e la vasca di pesci più antichi dei dinosauri (pesci polmonati australiani e i pesci elefante). I biologi dell'acquario tra maggio e ottobre sono a bordo delle Whale Watching Cruise, salpando dal Long Wharf (accanto all'acquario) per il santuario marino Stellwagen Bank, formatosi durante l'ultima era glaciale. Con grande rispetto e attenzione per i cetacei, l'imbarcazione si muove intorno all'altopiano sottomarino che si estende per 31 chilometri da nord a sud e per 10 chilometri nel punto più largo, all'estremità meridionale, a circa 40 metri di profondità tra Cape Cod e Cape Ann. Le correnti profonde quando entrano in contatto con i ripidi pendii del plateau trasportano in superficie i nutrienti per il fitoplancton, che porta gli organismi più grandi a nutrirsi. Per questo è facile avvistare delfini, balene Humpback, Fin e Minky, foche, squali e molte specie di uccelli, come sule, berte e procarrarie delle tempeste.

È un'esperienza emozionante.

Dall'acquario la passeggiata sull'Oceano prosegue verso il Rowes Wharf. La piazza sotto l'arco collega la Rose Kennedy Greenway, parco lineare urbano (inaugurato nell'ottobre 2008 dopo la demolizione della John F. Fitzgerald Expressway) lungo circa 2,5 km, da Chinatown al quartiere italiano di North End passando per il Financial District, fatto di giardini, piazze, fontane ed arte, con la Boston Harborwalk (bostonharbornow.org), lunga camminata a filo d'acqua, di quartiere in quartiere (da nord a sud o viceversa). Quasi 70

chilometri di moli, banchine, ponti, spiagge, piccole zone verdi, parchi giochi, arte pubblica e costa tra Chelsea Creek e il fiume Neponset. Nel percorso ci sono varie tappe culturali, come l'Ica, Institute of Contemporary Art, che in estate si allunga dall'altra parte dell'harbour, in East Boston Shipyard and Marina, con esposizioni temporanee nell'Ica Watershed, una enorme ex fabbrica di tubi di rame, raggiungibile in dieci minuti di shuttle dal molo del museo. Altra occasione per ammirare Boston dall'acqua. Proseguendo ancora sull'Harborwalk si raggiunge Columbia Point nel quartiere di Dorchester. Sull'omonima baia si affaccia la JFK Library & Museum, capolavoro architettonico progettato dall'architetto I.M. Pei affiancando tre forme geometriche diverse: un cubo di cemento e vetro, una piramide e un cilindro per una full immersion nella vita di John e Jacqueline, dalla nascita al 1963 con molti documenti personali e gli abiti indossati da Jackie come first lady. Per una sosta gourmet in tema bisogna prenotare all'Oyster House (unionoysterhouse.com), il più antico ristorante di Boston e il più antico in servizio senza interruzioni degli Stati Uniti. Al primo piano c'è il Kennedy Booth, dove John si ritirava quasi quotidianamente a leggere il giornale in tranquillità. Qui preparano un ottimo piatto di ostriche e la celebre Oyster House Clam Chowder. Qui anche i ristoranti degli hotel sono degni di nota, come il nuovo Grana nella grande sala al primo piano di The Langham Boston, sontuoso albergo






LYNX YACHTS
THE NETHERLANDS

CUSTOMIZING DREAMS
www.aiconyachts.com

A I C O N
YACHTS

Audace
50



68



Vivere
80



100





I BIOLOGI DELL'ACQUARIO TRA MAGGIO E OTTOBRE SONO A BORDO DELLE WHALE WATCHING CRUISE, SALPANDO DAL LONG WHARF (ACCANTO ALL'ACQUARIO) PER IL SANTUARIO MARINO STELLWAGEN BANK, FORMATOSI DURANTE L'ULTIMA ERA GLACIALE.

AQUARIUM BIOLOGISTS BOARD THE WHALE WATCHING CRUISE, WHICH DEPARTS FROM LONG WHARF (NEXT TO THE AQUARIUM) TO THE STELLWAGEN BANK MARINE SANCTUARY, FORMED DURING THE LAST ICE AGE, BETWEEN MAY AND OCTOBER.



ricavato dalla ex Federal Reserve Bank of Boston. Divertente il gioco di parole nel nome del ristorante tra soldi in slang e il formaggio italiano. È l'albergo giusto per muoversi in città a piedi, dove degustare dei buoni piatti ispirati alla cucina italiana o per sorseggiare un cocktail nell'ambiente informale di The Fed. Da provare anche il ristorante Fin Point Oyster Bar & Grill at the Dagny, un edificio Art Déco, con camere contemporanee e cucina innovativa che riesce a soddisfare anche palati esigenti. Al momento è supertrendy Contessa, all'ultimo piano dell'esclusivo The Newbury Hotel. Anche qui l'ispirazione alla cucina italiana è evidente, già nel nome. Se gli Stati Uniti sono giovani, Boston è la città più antica. Si coglie percorrendo il Freedom Trail, sentiero della libertà lungo circa 4 chilometri che unisce 16 luoghi di interesse storico, cari ai patrioti americani protagonisti, a fine Settecento, delle rivolte anti-inglesi che portarono poi alla Rivoluzione Americana, che si può concludere con il *lobster roll* (panino da hot dog con aragosta e maionese) di Joe's Waterfront, affacciato sul Boston Harbour.

Boston, the capital of Massachusetts, evokes the Celtics and red socks for sports fans, culture for intellectuals, the cradle of the American Revolution for historians, and the Kennedy saga for the more nostalgic among us. But few people know that New England's largest city was built by draining and reclaiming land taken from the Ocean. This is an important feature that can be seen on arrival at Logan Airport, which is the result of the joining together of five small islands. From the airport, you can take a water taxi (bostonwatertaxi.com) into the city centre and enjoy an unusual view of the water. Another unique feature of America's most sophisticated city is its diverse urban archipelago, the Boston Harbor Islands National and State Park, Massachusetts' largest recreation area, perfect for those wanting to discover the other side of Boston and see the city from the water. Over the centuries, the islands in the bay have been used to collect timber and stone for construction, as pastures, fortifications and even as landfills. From the middle of the 20th century, they began to be regenerated and are now part of the everyday life of Bostonians. In less than an hour by ferry from Long Wharf, you can reach even the most remote of these 34 islands.



EVERYONE DESERVES A JL AUDIO SYSTEM

ENGINEERED AS THE REFERENCE STANDARD IN MARINE AUDIO PERFORMANCE

Powered and sailing yacht



Distributore esclusivo per l'Italia www.gammalta.it





Some islands are connected to the mainland by scheduled ferries (bostonharborislands.org), while others are private and inaccessible. Others welcome electric boats (bostonspotlite.com) or motorboats for daily mooring. By reservation (dockwa.com) you can moor on Spectacle, Peddocks or Georges Island, while Long, Gallops, Moon, Little Brewster and The Graves are closed to the public. There are other islands for those who like to paddle: Bumpkin, where you go for nature; Lovells, for the various Second World War batteries - in its day it was proposed as a site for the Statue of Liberty (*now on Liberty Island, New York*); and Grape Island, one of the most unspoilt islands, where many people kayak from Hingham. Four of these islands are accessible by ferry in spring and summer: Georges Island, Spectacle Island, Peddocks Island and Cathleen Stone Island. A tour of the archipelago and an unusual view of the city that dominates the

northeastern coast of the United States can be enjoyed on the Historic Sunset Cruise (cityexperiences.com), which sails through Boston Harbour at sunset while passengers listen to descriptions provided by Kevin - an excellent speaker and guide - who is also available to answer any questions. Many fascinating stories, such as that of Peddock Island, an important military base during the Revolutionary War and the setting for some scenes in Martin Scorsese's film *Shutter Island*. Towards the end of the cruise we pass Logan Airport, one of the busiest in the world, to arrive at the exact moment of the sunset firing of the USS Constitution, a three-masted military frigate launched in 1794: the oldest ship in the world still able to sail. Today, the oldest ship in the world is still seaworthy. The Charleston Navy Yard, one of the US Navy's first shipyards, opened in 1800 and closed in 1974, can also be visited by land to see the museum and board the USS Constitution and the 20th-century Fletcher-class destroyer USS Cassin Young. From the shipyard, a scenic stroll across the Charleston Bridge takes you to the Converse Flag Ship Store at Lovejoy Wharf, where you can buy the latest styles of the iconic canvas rubber-soled All Stars or have a pair custom-made for you. The ocean is also the star at the New England Aquarium (neaq.org), where the Giant Ocean Tank, a giant cylinder - 8 metres high and 12 metres wide - filled with 760,000 tonnes of water (22/25 °C) and lit in blue, is an exact replica of a coral reef. This unique tank is surrounded by a winding walkway that climbs four stories and has 52 windows through which you can admire the 140 species, including rays, turtles, moray eels, barracudas and Myrtle the turtle, who appears to be about 90 years old.

Peddocks Island, una delle isole più grandi, è bellissima, fuori dai sentieri più battuti, ricca di biodiversità e di storia, qui si sono succeduti nativi americani, soldati, prigionieri di guerra e contadini. Da vedere Fort Andrews, dell'inizio del 1900, e la cappella restaurata durante la Seconda Guerra Mondiale. È un sito apprezzato anche per il birdwatching.

Peddocks Island, one of the largest islands in the group, is a beautiful place. It is certainly off the beaten track and rich in biodiversity and history - the island has been inhabited at different times by Aboriginal people, soldiers, prisoners of war and farmers. Another not-to-be-missed site is Fort Andrews, dating from the early 20th century, and its chapel, which was restored during the Second World War. It is also a highly regarded birdwatching site.

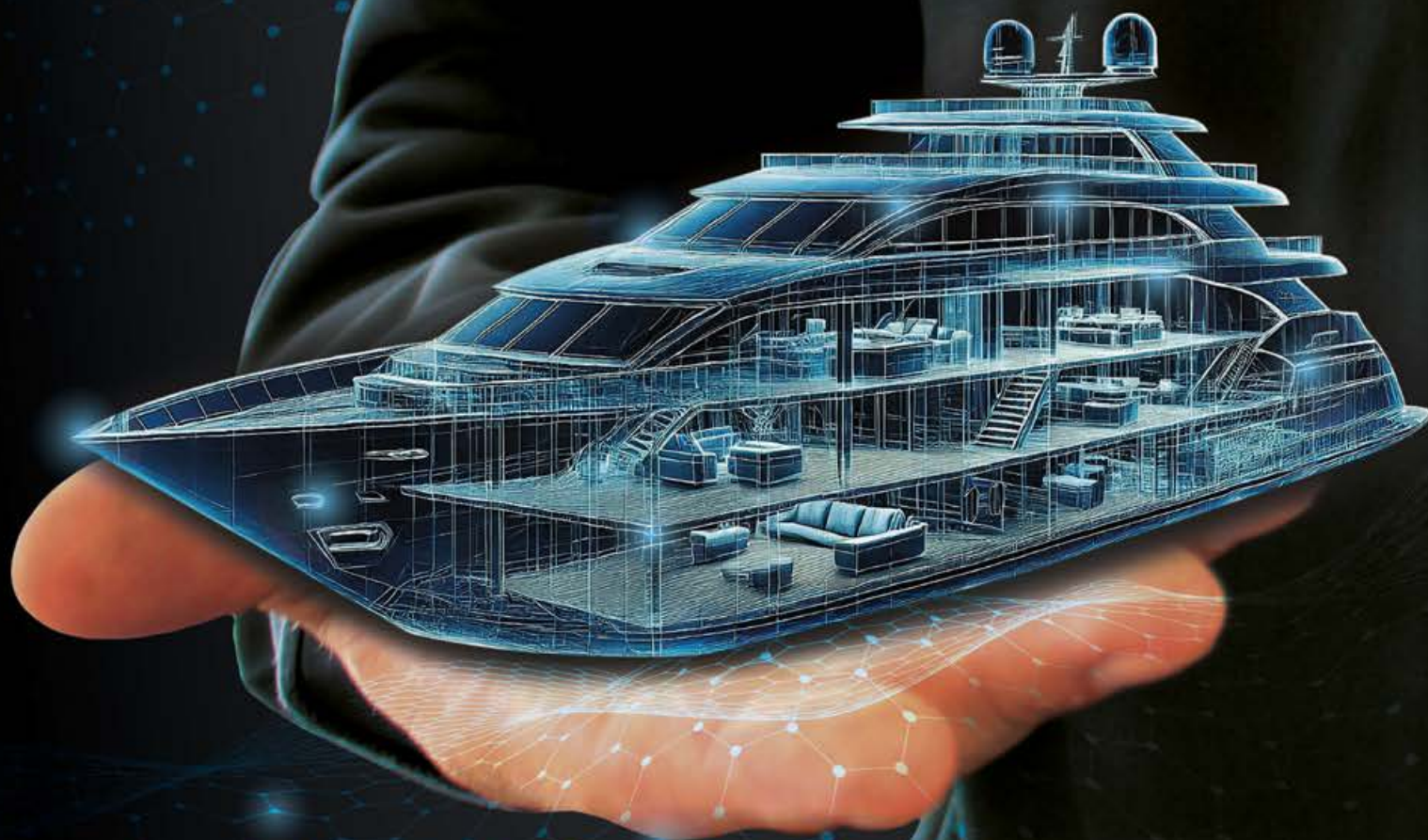


A Cathleen Stone Island (un tempo Thompson Island,) si esplora la natura intorno alle saline, habitat di aironi e garzette. Oggi ospita Cathleen Stone Island Outward Bound (cathleenstoneisland.org), un'organizzazione educativa senza scopo di lucro.

On Cathleen Stone Island (formerly Thompson Island) you can explore nature around the salt pans, which are home to herons and egrets. The island is now home to Cathleen Stone Island Outward Bound (cathleenstoneisland.org), a non-profit educational institution.

GB MEC s.r.l.

Commitment to Sustainable Progress



GBMEC.IT



There are also penguins, sharks and a tank with fish that are older than dinosaurs (Australian lungfish and elephant fish). Between May and October, the Aquarium's biologists board the Whale Watching Cruise, which departs from the Long Wharf (next to the Aquarium) in the direction of the Stellwagen Bank Marine Sanctuary, formed during the last Ice Age. With great respect and care for the whales, the boat travels around the underwater plateau, which stretches 31 kilometres from north to south and measures 10 kilometres at its widest point at the southernmost tip. It lies about 40 metres below the sea, between Cape Cod and Cape Ann. When the deep currents hit the slopes of the plateau, they bring nutrients to the surface for phytoplankton, which allows larger organisms to find food. This makes it easy to spot dolphins, humpback whales Fin and Minky, seals, sharks and many bird species such as gannets, shearwaters and petrels. From the aquarium, the walk across the ocean continues towards Rowes Wharf. The

plaza under the arch connects the Rose Kennedy Greenway, a linear urban park (opened in October 2008 after the demolition of the John F. Fitzgerald Expressway) that is about 2.5 km long and runs from Chinatown to the Italian neighborhood of North End, through the Financial District, with its gardens, squares, fountains and art, with the Boston Harborwalk (bostonharbornow.org), a long walk along the water that takes you from neighborhood to neighborhood (north to south or vice versa). Nearly 70 kilometres of piers, jetties, bridges, beaches, small green spaces, playgrounds, public art and shoreline between Chelsea Creek and the Neponset River. The route includes several points of cultural interest, such as the ICA (Institute of Contemporary Art), which in summer stretches across the harbour to the East Boston Shipyard and Marina, with temporary exhibitions at the ICA Watershed, a huge former copper pipe factory, a 10-minute shuttle ride from the museum pier. Another way to see Boston is from the water. Continue along HarborWalk to Columbia Point

in the Dorchester neighbourhood. Overlooking the bay of the same name, the JFK Library & Museum is an architectural masterpiece designed by I.M. Pei. It combines three different geometric shapes: a glass and cement cube, a pyramid and a cylinder. The museum offers a complete immersion into the lives of John and Jacqueline Kennedy, from their birth to 1963, with many personal documents and clothes worn by Jackie as First Lady. For a gourmet experience, book a table at the Oyster House (unionoysterhouse.com), the oldest restaurant in Boston and the oldest restaurant in continuous service in the United States. On the first floor is the Kennedy booth, where John used to go almost every day to read his newspaper in peace. They make excellent oysters and their famous Oyster House Clam Chowder. A number of hotel restaurants are also worthy of note, such as the new Grana in the great hall on the first floor of The Langham Boston, a sumptuous hotel built in Boston's former Federal Reserve Bank. The pun in the restaurant's name, between the word for 'money' in Italian slang and the name of the famous Italian cheese, is quite ingenious. This is the place to stay if you want to explore the city on foot and enjoy excellent dishes inspired by Italian cuisine or sip a cocktail in the informal setting of The Fed. Another must-visit restaurant is the Fin Point Oyster Bar & Grill at the Dagny, an Art Deco building with contemporary rooms and innovative cuisine that will satisfy even the most discerning of palates. The trendiest restaurant at the moment is Contessa, on the top floor of the exclusive Newbury Hotel. Again, the Italian inspiration is evident in the name. The United States may be young, but it is clear that Boston is its oldest city. You can breathe in its history by walking along the Freedom Trail, a 4 km route that links 16 sites of historical interest dear to the American patriots who, at the end of the 18th century, fought in the anti-British revolts that led to the American Revolution. Finish your walk with a delicious lobster roll at Joe's Waterfront overlooking Boston Harbour. ▴

Spectacle island, adatta per chi ama camminare grazie ad una fitta rete di sentieri o per ammirare lo skyline di Boston dalla cima di North Drumlin.

Spectacle Island is ideal for walkers, with a dense network of trails. It is also ideal if you want to admire Boston's skyline from the top of the North Drumlin.





Gpy Marine | Official Dealer
Exclusive Dealer for Italy

Marina Cala dè Medici (LI)
Maurizio Granai
+39 335 6113832
gpymarine.it

Sarl GPY Monaco
Avenue Henry Dunant 1
Palais De La Scala
98000 Monaco



gpymarine



gpymarine



SIRENA YACHTS

48 / 48 / 58 / 68 / **78** / 88

www.sirenayachts.com

Boutique

Profumi reali

Royal fragrances

CLIVE CHRISTIAN È UN MARCHIO BRITANNICO DI PROFUMI NOTO PER UN'ECCELLENTI TRADIZIONE ARTIGIANALE E PER LE SUE FRAGRANZE SOFISTICATE E COMPLESSE, CHE SI LASCIANO INDOSSARE CON ESTREMO PIACERE, OFFRENDO UNA RAGGUARDEVOLLE DEGUSTAZIONE OLFATTIVA

CLIVE CHRISTIAN IS A BRITISH PERFUME BRAND RENOWNED FOR ITS EXCEPTIONAL CRAFTSMANSHIP AND SOPHISTICATED, COMPLEX FRAGRANCES WHICH ARE EXTREMELY PLEASANT TO WEAR AND OFFER A REMARKABLE OLFACTORY EXPERIENCE

by Priscilla Baldesi





Imperial Majesty fu prodotto in soli 10 esemplari e venduto in un flacone di cristallo Baccarat con un collare d'oro 18 carati e un diamante taglio brillante incastonato nel tappo. Celebre per detenere il Guinness World Record per "il profumo più costoso al mondo", è un trionfo di complessità olfattiva e una celebrazione pura di lusso senza compromessi.

Imperial Majesty was produced in only 10 pieces and sold in a Baccarat crystal bottle with an 18-carat gold collar and a brilliant-cut diamond in the cap. Famous for holding the Guinness World Record for 'most expensive perfume in the world', it is a triumph of olfactory complexity and a pure celebration of uncompromising luxury.

La produzione Clive Christian è il risultato di un secolo e mezzo di storia, cultura, lavoro. La Maison ha infatti origini antiche che affondano le loro radici nel lontano 1872, quando William Sparks Thomson fondò la *Crown Perfumery Company*. Già noto per i suoi saponi e sali profumati molto ricercati dall'élite dell'epoca, si specializzò nella produzione di profumi raffinati; tra i suoi clienti più fedeli c'erano nobili e reali, i più famosi dei quali furono la regina Vittoria e suo marito, il principe Alberto. Furono proprio loro a riconoscere il valore delle sue creazioni alla fine degli Anni '30: poco prima di convolare a nozze, gli affidarono la creazione di un profumo che potesse simboleggiare il loro amore e la regale unione... ne creò uno a base di fiori d'arancio, naturalmente, i preferiti della regina. L'apprezzamento fu tale che alla morte del marito la regina Vittoria concesse alla *Crown Perfumery Company* l'onore di poter utilizzare in perpetuo l'emblema della corona sul tappo delle bottiglie: un privilegio riservato a pochissimi, la conferma della complessa qualità delle fragranze che produceva, la prova di una fiducia tale da definire il delicato intreccio tra i suoi profumi e la storia d'amore di un re e una regina. Nel 1999 Clive Christian, un noto designer britannico di interni di lusso, acquisì l'azienda e iniziò a scrivere un nuovo capitolo della sua bella storia, conferendo a quella rappresentativa

eredità aziendale un carattere più moderno sotto un nuovo nome: Clive Christian Perfume. Le sue fragranze furono arricchite di ingredienti sempre più pregiati e rari, nell'intento di continuare a offrire prodotti di elevata qualità e prestigio. Obiettivo raggiunto grazie a creazioni che sono diventate famose in tutto il mondo, come *Clive Christian No.1*, *Passant Guardant* e *Imperial Majesty*. Il progetto di Clive Christian si articola in diverse collezioni. Tra queste la *Crown Collection*, che conserva le fragranze più squisitamente tradizionali del XIX secolo e i loro sapori iconici e senza tempo; l'*Original Collection*, che rappresenta l'inizio del viaggio di Clive Christian e dal 1999 è fedele ai canoni più classici della sua produzione; la *Noble Collection*, che esplora temi specifici ed evoca il valore culturale della storia britannica e della sua aristocrazia, traendo ispirazione dagli ingredienti, dai colori e dagli stili di vita caratteristici di ogni epoca. La profumata offerta prosegue con il bouquet di emozioni della *Private Collection*, che attinge dagli incontri e dalle contaminazioni che sono parte del percorso della Maison e reinterpreta in un garbato racconto privato e intimo. Un omaggio alla Gran Bretagna vittoriana e al suo amore per tutte le cose eleganti e rare. Infine, la collezione *Addictive Arts*, la più innovativa e audace, che si ispira alle opere dei grandi della letteratura mondiale ed esplora emozioni intense, sfruttando tecnologie innovative e materie prime particolarmente ricercate. Le sue composizioni olfattive regalano un'esperienza profonda e memorabile verso frontiere inesplorate delle fragranze. Esiste altresì una linea di prodotto, denominata *Absolutes*, dedicata agli oli profumati puri al 100%, che restano sulla pelle fino a oltre 12 ore. La potenza di un profumo Clive Christian è da ricercare nei suoi valori chiave, che si traducono in personalità, concentrazione e complessità, fondamentale in questo settore, che per una fragranza significa avere una maggiore resistenza e regalare un viaggio più lungo e più personale sulla pelle di chi la sceglie. È ciò che gli esperti chiamano "composizione olfattiva multistrato", che abbinata al cosiddetto "lungo sillage" permette la durezza dell'esalazione, che gradualmente cambia, con note di testa, cuore e fondo che emergono in momenti diversi. Non stupisce che i profumi Clive



WiderCat 92 The Solar Flare



Catamarans

Cruise in complete silence with the Wider serial hybrid propulsion system and bask in self-sufficiency at anchor. Change your course. Experience the future today.

Break through at wider-yachts.com

The
future
belongs
to the
visionnaires.

Designer: Luca Dini + Wider Centro Stile

WIDER
Electrifying Yachting



Christian risultino *unforgettable* per chi li vive. Ci vuole grande abilità perché un maestro profumiere possa miscelare sapientemente una moltitudine di ingredienti in perfetta armonia e questo affascinante brand si avvale sicuramente di alcuni tra i più esperti. Lo zelo produttivo, unitamente alla valorizzazione della tradizione storica della *Crown Perfumery Company* e a uno sguardo sempre rivolto al futuro, sono sicuramente la formula che ha permesso alla Maison di celebrare con soddisfazione i suoi primi 150

anni. *“L'eccezionalità di essere sulla cresta dell'onda al di là dei tempi e delle mode sta nella continua ricerca della perfezione e dell'innovazione dei nostri percorsi olfattivi. È questo il vero segreto di Clive Christian: timeless e contemporary allo stesso tempo, puntando a sentieri sempre nuovi da esplorare”*, ci racconta Dino Pace, Ceo e founder di Nichebox, l'attuale holding company. La gamma di fragranze Clive Christian non smette di essere considerata tra le più raffinate al mondo, fregiandosi della delicata capacità di reinterpretare le emozioni in profumo.

Clive Christian's production is the result of a century and a half of history, culture and hard work. The Maison's origins go back to 1872 when William Sparks Thomson founded the *Crown Perfumery Company*. Already known for his soaps and scented salts, which were in great demand among the elite of the time, he specialised in producing sophisticated perfumes. His most loyal customers were aristocrats and royalty, the most famous of whom were Queen Victoria and her husband, Prince Albert. They were the first to recognise the value of his creations in the late 1930s: on the eve of their marriage, they commissioned a perfume to symbolise their love and royal union... and naturally, Thomson created one for them based on orange blossom, the Queen's favourite scent.

Her appreciation of the fragrance was so great that when her husband died, Queen Victoria granted the *Crown Perfumery Company* the honour of using the Crown emblem on the bottle cap indefinitely: a privilege granted to a select few and confirmation of the complex quality of Thomson's fragrances, proof of trust so great that it defines the delicate link between his fragrances and the love story between a king and a queen. In 1999, Clive Christian, a renowned British luxury interior designer, acquired the company and began to write a new chapter in its beautiful story, giving the company's distinctive heritage a more modern touch under a new name: *Clive Christian Perfume*.

The fragrances were enriched with ever more precious and rare ingredients, to continue to offer products of exquisite quality and prestige. This goal was achieved with creations that became famous throughout the world, such as *Clive Christian No.1*, *Passant Guardant* and *Imperial Majesty*. The Clive Christian project is divided into several collections. Among them is the *Crown Collection*, which preserves the most exquisite traditional fragrances from the XIX century and their iconic and timeless scents. The *Original Collection* represents the beginning of Clive Christian's journey and, since 1999, has remained faithful to the most classic canons of his production. The *Noble Collection* explores specific themes and evokes the cultural value of British history and its aristocracy, drawing inspiration from the ingredients, colours and lifestyles of the period. The fragrant range continues with the bouquet of emotions offered by the *Private Collection*, which

Il valore dell'artigianalità è stato riconosciuto nel 2001 dal Royal College of Arms, che ha insignito Clive Christian Limited dello stemma, un prestigioso riconoscimento che premia lo spirito creativo del marchio e il suo impegno verso i più alti standard di lusso e artigianato britannici.

The value of craftsmanship was recognised in 2001 when the Royal College of Arms awarded Clive Christian Limited the Coat of Arms, a prestigious accolade that recognises the brand's creative spirit and commitment to the highest standards of British luxury and craftsmanship.





GRAND BANKS



GB54

GB60

GB62

GB85

AN INDUSTRY ICON REVOLUTIONIZING LONG-RANGE CRUISING

Built using Grand Banks' proprietary V-Warp® Technology, and inspired by dynamic success in the world of elite ocean yacht racing, the Grand Banks 54 delivers unrivaled fuel efficiency and performance.

European Sales +31 582 889 254
GrandBanks.com





Per celebrare il 150° Anniversario dalla nascita della Crown Perfumery Company, Clive Christian Perfume ha lanciato due nuovi profumi in edizione limitata, *Contemporary* e *Timeless*: un inno all'arte della vera profumeria e una testimonianza del prezioso collegamento tra passato e presente.

To celebrate the 150th anniversary of the birth of the Crown Perfumery Company, Clive Christian Perfume has launched two new limited-edition fragrances, Contemporary and Timeless: a hymn to the art of true perfumery and a testimony to the precious link between past and present.

is inspired by the encounters of the Maison's evolution and reinterprets them in a graceful, private and intimate story: a tribute to Victorian Britain and its love of all things elegant and rare. Finally, the *Addictive Arts* collection is the most innovative and daring, inspired by the great works of world literature and exploring intense emotions using innovative technologies and the most refined raw materials. Its olfactory compositions offer a profound and unforgettable experience, exploring the unexplored frontiers of fragrance. There is also a line of products called *Absolutes*, dedicated to 100% pure fragrance oils that stay on the skin for up to 12 hours. The power of a Clive Christian perfume lies in its key values, which are personality, concentration and complexity, which are fundamental in this industry and which, for a fragrance, mean greater durability and a longer and more personal journey on the skin of those who choose to wear it. This is what experts call a "multi-layered olfactory composition", which, combined with the so-called "long sillage", ensures a long-lasting fragrance that changes gradually, with top, heart

and base notes emerging at different times. It is not surprising that Clive Christian's fragrances are unforgettable to anyone who tries them. It takes great skill for a master perfumer to know how to blend a wide variety of ingredients in perfect harmony, and this fascinating brand undoubtedly draws on the expertise of some of the most skilled perfumers in the world.

A passion for manufacturing, combined with an appreciation and respect for the historic tradition of the *Crown Perfumery Company* and a clear vision of the future, is undoubtedly the formula that has allowed the Maison to celebrate its first 150 years with great satisfaction.

"The extraordinary feeling of being on the crest of a wave, beyond time and fashion, lies in the constant search for perfection and the innovation of our olfactory journeys.

This is the true secret of Clive Christian: at once timeless and contemporary, always looking for new ways to explore", says Dino Pace, CEO and founder of Nichebox - the current holding company. The Clive Christian fragrance range remains one of the most refined in the world, with a subtle ability to reinterpret emotions in perfume. ▴



SUPERTENDERS

MONACO

why settle for less?



SUPERYACHT CHASEBOATS, LUXURY TENDERS, POWERBOATS ...

... and more!

+ 377 99 90 37 43
info@supertenders.net
supertendersmonaco.com

Boat Gourmet

Bouquet complesso

Complex bouquet

FONDATA NELL'ANNO CHE HA CAMBIATO LA STORIA DELL'ITALIA, LA CANTINA VENETA, CINTURA NERA NELLA PRODUZIONE DI PROSECCO, È IL CHIARO ESEMPIO DI COME LA QUALITÀ DA UNA PARTE E LE COSIDDETTE BEST PRACTICE DALL'ALTRA

PORTINO LONTANO. MOLTO LONTANO
FOUNDED IN THE YEAR THAT CHANGED ITALY'S HISTORY, THIS VENETIAN WINERY, A BLACK BELT IN THE PRODUCTION OF PROSECCO, IS A CLEAR EXAMPLE OF HOW QUALITY ON THE ONE HAND AND BEST PRACTICES ON THE OTHER CAN TAKE YOU

FAR. VERY FAR

by Chiara Risolo





Viticoltori Ponte è un'azienda vinicola che si sviluppa tra le province di Treviso e Venezia, zone privilegiate di produzione di Prosecco Doc e Pinot Grigio Doc delle Venezie. Sotto, a sinistra, Giancarlo Guidolin, presidente di Viticoltori Ponte. A destra, Luigi Vanzella, direttore generale.

Viticoltori Ponte is a winery located between the provinces of Treviso and Venice, privileged areas for the production of Prosecco Doc and Pinot Grigio Doc delle Venezie. Below, on the left, Giancarlo Guidolin, President of Viticoltori Ponte. On the right, Luigi Vanzella, General Manager.



Mille soci, tremila ettari vitati e una produzione di circa 20 milioni di bottiglie l'anno. Sono i numeri di *Ponte 1948*, rinomata realtà veneta che esporta le sue bollicine (e non solo) in oltre 30 Paesi, tenendo alta la bandiera del saper fare italiano nel mondo.

Il perché la cantina si chiami così ha ragioni profonde: un ponte - si sa - assolve a una nobile funzione, unisce persone e luoghi, uomini e natura, mentre il 1948 è la data che ha cambiato inesorabilmente la storia del Tricolore e coincide proprio con l'anno della fondazione di questa realtà vitivinicola ad opera di un ristretto gruppo di caparbi produttori, accomunati dal desiderio di rialzare la testa dopo gli orrori della Seconda guerra mondiale. Ecco perché *Ponte 1948*, un nome e un numero che insieme hanno saputo conquistare il palato di chi ama il Prosecco in tutte le sue declinazioni, dal Doc Extra Dry Treviso al Millesimato Brut Rosé. Proprio quest'ultimo merita la giusta narrazione, perché se è vero come è vero che è stato lanciato sul mercato tra il 2020 e il 2021, è altrettanto vero che il suo iter inizia molto prima, precisamente nel 2007, ovvero nell'anno in cui la cantina di Ponte di Piave ha una magnifica intuizione: "creare" qualcosa di nuovo, un Prosecco "diverso", dal colore rosa, con un bouquet aromatico complesso, un perlage infinito, ma ugualmente fresco e versatile come da tradizione. Alla consueta Glera viene aggiunto un 15% di Pinot Nero.

La combinazione? È perfetta e *Ponte 1948* scrive un pezzo di storia dell'enologia che Luigi Vanzella, direttore generale della cantina, il giorno del debutto a scaffale, cristallizza con queste parole: "Prosecco Doc Rosé è frutto di una visione creativa e lungimirante che da sempre contraddistingue la nostra azienda e si esprime al meglio grazie all'abilità, alla preparazione e allo spirito di gruppo di tutto il personale. Oggi per noi è un giorno importante, che ci rende fieri del lavoro svolto e ci incoraggia ad inseguire sempre le idee che valgono".

Idee vincenti, come quella di Choose, l'aperitivo premixato, ready to drink. Mojito, Margarita, Negroni e l'immane Spritz in formato lattina, ma disponibili anche nella classica bottiglia da 0,75. Il vantaggio? Buoni come quelli fatti in tempo reale da un talentuoso bartender, hanno un grado alcolico decisamente inferiore, soltanto 5,5%. Detto ciò, *Ponte 1948* non è soltanto una fucina di prodotti di qualità. Nella scacchiera enoica italiana spicca anche per il suo Dna virtuoso. Ha ottenuto l'ambita certificazione Equalitas che si fonda su tre capisaldi: il corretto utilizzo



BE UNIQUE

SCOPRI LA NUOVA GAMMA



STEALTH LINE™

Segui Suzuki Italia Marine su    [marine.suzuki.it](https://www.marine.suzuki.it)

THE
ULTIMATE
OUTBOARD MOTOR

MOTUL

400-447625



Agos

«LA CONOSCENZA E IL RISPETTO DEI DIVERSI SUOLI, LA SELEZIONE DEI VITIGNI PER LA VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO E IL MONITORAGGIO DELL'ECOSISTEMA VIGNA SONO IL PUNTO DI PARTENZA PER L'OTTENIMENTO DI RISULTATI ECCELLENTI RIDUCENDO AL MINIMO L'IMPATTO AMBIENTALE».

LUIGI VANZELLA

«THE KNOWLEDGE AND RESPECT OF THE DIFFERENT TERROIRS, THE SELECTION OF THE RIGHT GRAPE VARIETIES TO PRESERVE AND ENHANCE THE VALUE OF THE LAND, AND THE MONITORING OF THE VINE ECOSYSTEM ARE THE NECESSARY STARTING POINTS FOR ACHIEVING EXCELLENT RESULTS WHILE REDUCING ENVIRONMENTAL IMPACT TO A MINIMUM».

delle risorse ambientali, il rispetto della dignità e dei diritti dei dipendenti e il benessere economico. *“Gli equilibri cambiano velocemente ricordandoci che nulla è scontato. Solo la cura del nostro pianeta e una sana coesistenza, volta alla collaborazione piuttosto che all'annullamento, di tutti gli organismi possono permetterci di sognare un futuro migliore”*, ha dichiarato Vanzella. Ponte 1948 può senza dubbio permetterselo. Cheers!

A thousand members, three thousand hectares of vineyards and an annual production of around 20 million bottles. These are the figures of Ponte 1948, a prestigious Venetian company that exports its sparkling wines (and not only) to more than 30 countries around the world, flying the flag of Italian know-how all over the world.

The reason for the winery's name is profound: a bridge (ponte in Italian), as

Esperti agronomi, enologi ed enotecnici seguono con cura tutte le fasi della filiera, supportati da un efficiente laboratorio interno che permette di monitorare il vino in ogni fase della sua lavorazione.

Expert agronomists, oenologists and winemakers carefully oversee all stages of production, supported by an efficient in-house laboratory that monitors the wine at every stage.





PRESENTAZIONE
INTERNAZIONALE

BB YACHTS, un nuovo day-boat franco-italiano,
che unisce design audace e comfort eccezionale.



we know, has a noble function. It connects people and places, man and nature. 1948, on the other hand, is the year in which the history of Italy changed inexorably, a year that coincides with the birth of this winery, founded by a small group of headstrong wine growers with a common desire to get back on their feet after the horrors of the Second World War. Hence the name *Ponte 1948*, a name and a number that have seduced the palates of those who love Prosecco in all its declinations, from Doc Extra Dry Treviso to Millesimato Brut

Rosé. The latter in particular deserves to have its story told, because while it is true that it will be launched between 2020 and 2021, it is also true that its journey began much earlier, in 2007 to be precise, the year in which the Ponte di Piave winery had the great intuition of “creating” something new, a “different” Prosecco, pink in colour, with a complex aromatic bouquet, an infinite pearl, but as fresh and versatile as its tradition demands. The usual Glera has been enriched with 15% of Pinot Noir. The blend? Absolutely perfect, and *Ponte*

1948 wrote a piece of winemaking history that Luigi Vanzella, General Manager of the winery, crystallised with the following words on the day it made its debut on the shelves: “Prosecco Doc Rosé is the fruit of a creative and forward-looking vision that has always characterised our company, and which has found its full expression thanks to the skills, expertise and team spirit of all our staff. Today is an important day for us, one that makes us proud of our work and encourages us to continue pursuing ideas that are worthwhile”. Winning ideas like Choose, the pre-mixed, ready-to-drink aperitif. Mojito, Margarita, Negroni and the infallible Spritz in a can, but also available in 0.75ml bottles. The advantage? Just as delicious as the ones a talented bartender can mix for you in real time, and with a decidedly lower alcohol content of just 5.5%. However, *Ponte 1948* is not only a hotbed of quality. It also stands out on the Italian winemaking chessboard with its virtuous DNA. It has been awarded the coveted Equalitas certification, which is based on three pillars: the correct use of environmental resources, respect for the dignity and rights of employees, and economic well-being. “These balances are changing rapidly and remind us that nothing can be taken for granted. Only a deep concern for our planet and a healthy coexistence, based on cooperation rather than annihilation, will allow us to dream of a better future”, states Vanzella. *Ponte 1948* can no doubt afford to dream that dream. Cheers! ▴

«LA CANTINA PROGETTERÀ I PREZZI DEL VINO ED AVRÀ UNA FUNZIONE CALMIERATRICE DEGLI STESSI A BENEFICIO DI TUTTI I SOCI... INOLTRE, CONTRIBUIRÀ AD AUMENTARE IL PRESTIGIO DI TUTTO IL COMPENSORIO AGRICOLO E A FAR CONOSCERE I VINI TIPICI DEL PIAVE».
«THE CELLAR WILL PROJECT AND CALIBRATE THE PRICES OF THE WINES FOR THE BENEFIT OF ALL THE MEMBERS... IT WILL ALSO CONTRIBUTE TO INCREASING THE PRESTIGE OF THE ENTIRE AGRICULTURAL AREA AND TO RAISING AWARENESS OF THE TYPICAL WINES OF THE PIAVE VALLEY».
MILONE TOMMASEO, FIRST PRESIDENT OF THE WINERY, SEPTEMBER 1948



Navetta 64

THE ABSOLUTE PATHFINDER



Scopri i dettagli
della Navetta 64



LIGUR NAUTICA

LIGUR NAUTICA

+39 019 9354254 | info@ligurnautica.it
ligurnautica.it

 **NAUTICA FUSARO**

NAUTICA FUSARO

+39 081 8689015 | info@nauticafusaro.com
nauticafusaro.com

 **ABSOLUTE®**

People

MARIA ROSA REMEDI, INSIGNITA DEL TITOLO DI MAESTRO DEL LAVORO DAL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA SERGIO MATTARELLA, È LA STYLE MANAGER DEL CANTIERE BENETTI DI LIVORNO

MARIA ROSA REMEDI, WHO WAS AWARDED THE TITLE OF MAESTRO DEL LAVORO (MASTER OF LABOUR) BY THE PRESIDENT OF THE REPUBLIC, SERGIO MATTARELLA, IS IN CHARGE OF STYLING AT THE BENETTI SHIPYARD IN LIVORNO

by Chiara Risolo

photo by Beppe Raso and Jeff Brown

La mia Casa
è qui

My home is here



Bargecchia, frazione di Massarosa, Lucca. Praticamente un ago in quel pagliaio chiamato mondo. Eppure, la sua dimensione non tragga in inganno, perché questo pugno di case per un pugno di gente custodisce un *unicum*: il suono delle sue campane si ode nella *Tosca*. Giacomo Puccini, infatti, che era solito andare a caccia nella macchia lucchese, letteralmente rapito dal “perfetto doppio” del campanile, lo volle nella sua straordinaria opera lirica. A ricordare questo aneddoto è Maria Rosa Remedi, style manager di Benetti, che a Bargecchia è nata. Osservandola e ascoltandola viene da

pensare che questa scheggia di terra Toscana sia in realtà una fucina di sorprese e talenti. Remedi, così minuta, delicata e composta, ha verve, entusiasmo e carisma invidiabili. Tangibili in una narrazione sempre vivace, appassionata, durante la quale pesa ogni parola, perfino le pause, non per restituire all'interlocutore un'immagine inappuntabile di sé, quanto per una sincera forma di rispetto e riconoscenza nei confronti del gruppo per cui lavora da quasi 24 anni. **Ricorda il suo primo giorno in Benetti?** Certo. Era il 2 novembre del 2000. Mi fecero accomodare intorno a un tavolo e mi

presentarono ai membri dell'ufficio tecnico. Poi mi portarono a vedere una barca. Un Benetti Classic, BC 08 per la precisione, si chiamava Nanou.

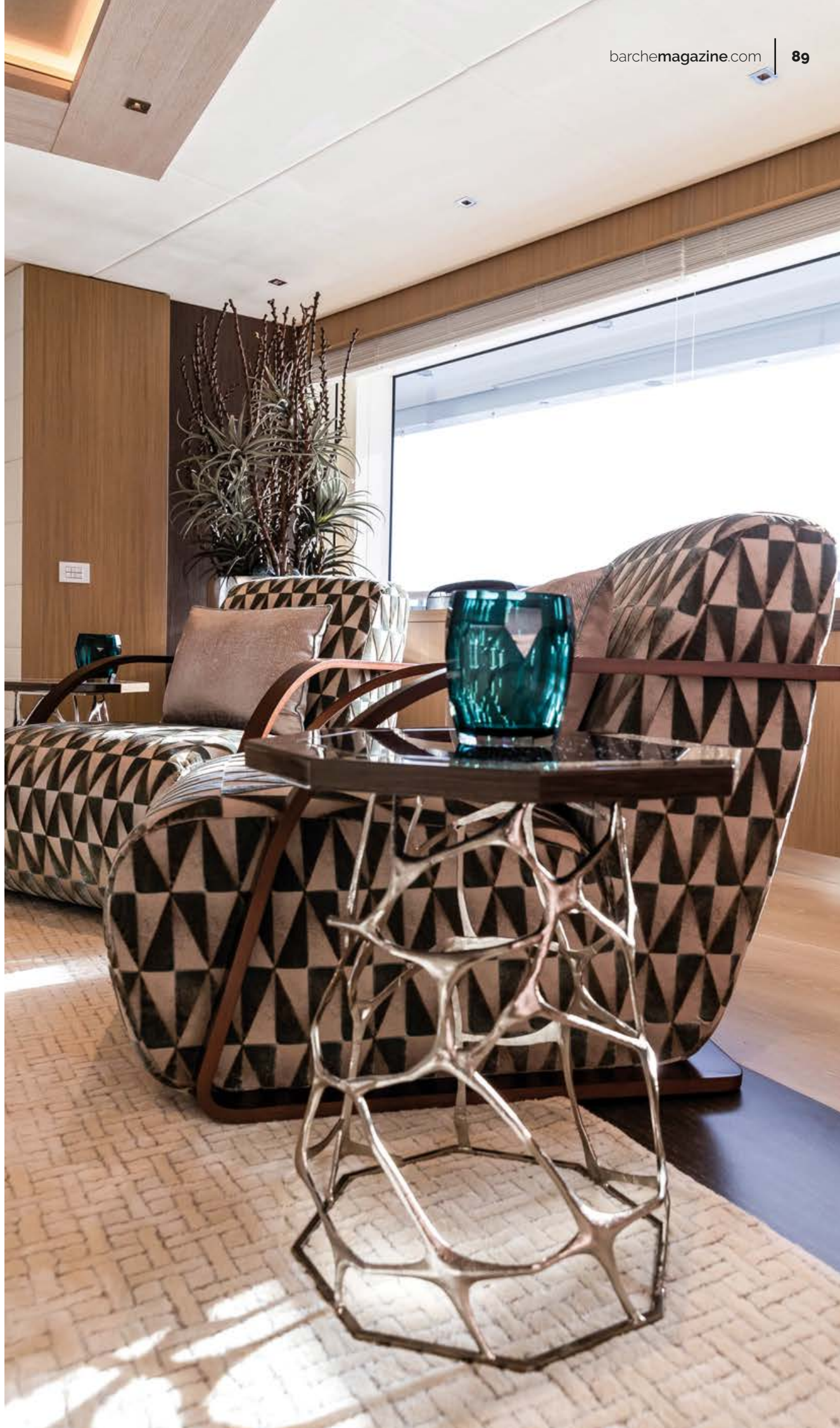
Complimenti, che memoria! Sono maledettamente Scorpione. Ricordo tutto, proprio come il mio papà. E aggiungo: “Perdono ma non dimentico”.

La tentazione di approfondire questa stoccata è forte, ma mi taccio. Le chiedo però che cosa ha provato quel 2 novembre. L'incredibile sensazione di sentirmi a casa. Era come se io fossi sempre stata lì. Ero completamente a mio agio.



«BENETTI
MI HA DATO
ENORMI
OPPORTUNITÀ.
IN TUTTI
QUESTI ANNI HO
INCONTRATO
PERSONE DI
ALTISSIMO
PROFILO, HO
GIRATO
MEZZO MONDO.
OVUNQUE IO
SIA ANDATA,
QUALUNQUE
MANO ABBIA
STRETTO,
SONO SEMPRE
STATA ACCOLTA
CON GRANDE
RISPETTO».

«BENETTI HAS
GIVEN ME
TREMENDOUS
OPPORTUNITIES.
IN ALL THESE
YEARS I HAVE
MET SOME
VERY
IMPORTANT
PEOPLE,
I HAVE
TRAVELLED
HALFWAY
AROUND
THE WORLD.
WHEREVER
I WENT,
WHATEVER
HAND I SHOOK,
I WAS ALWAYS
GREETED
WITH GREAT
RESPECT».



In effetti quasi cinque lustri consecutivi nella stessa azienda sono sintomatici di "qualcosa" che deve averla davvero folgorata... È ragionevole immaginare che io abbia avuto altre offerte di lavoro, moltissime per la verità, ma il mio posto è indiscutibilmente qui. Benetti mi ha dato enormi opportunità. In tutti questi anni ho incontrato persone di altissimo profilo, ho girato mezzo mondo. Ovunque io sia andata, qualunque mano abbia stretto, sono sempre stata accolta con grande rispetto. Benetti è un nome conosciuto e riconosciuto, è la storia della nautica. Poderlo rappresentare è un grande privilegio e un onore.

Lei è style manager. Esattamente di che cosa si occupa? Sono a capo di un ufficio che ha due anime distinte. Da una parte c'è l'ufficio stile in cui operano persone più creative preposte a disegnare gli interni di imbarcazioni destinate ad armatori che non richiedono l'intervento di un architetto in particolare. Dall'altra, invece, c'è l'architettura di commessa, al quale come

spiega la parola stessa, arrivano render, disegni, specifiche sul décor da parte di designer di interni ed esterni. Il mio compito, in questo caso, è quello di creare tutte le condizioni ottimali per lavorare in perfetta sinergia, dall'approvvigionamento dei materiali, all'analisi dei budget da rispettare, alla fattibilità o meno di quanto proposto.

A tal proposito, le capita di "bocciare" qualcuno o qualcosa? Con il Comitato Prodotto facciamo una puntuale e attenta selezione a monte. Cerchiamo di lavorare con professionisti che abbiano competenza nel settore nautico e che soprattutto siano consapevoli del grande valore di questo gruppo. Il margine di errore per noi è prossimo allo zero, quindi siamo sempre molto accorti. In ogni caso, se si deve dire qualche no, si dice tranquillamente. Lo stile Benetti va sempre preservato.

Lo stile, giustappunto. Come definisce quello di Benetti? Ah, domanda difficilissima. Benetti è talmente intrinseco di contenuti... Veniamo da una grande tradizione. I designer

che hanno reso famoso il nostro marchio in tutto il mondo ci hanno lasciato un testimone importante da difendere e portare avanti con forza e coraggio. Lo stile unico che essi hanno trattato ancora oggi è la base di quello che proponiamo ai nostri clienti. Abbiamo lavorato con nomi eccellenti che proprio attraverso i nostri tantissimi yacht hanno dato stile alla nautica nel mondo. Siamo stati i più imitati, i più chiacchierati, i più contestati, ma sta di fatto che quando si parla di stile, si parla di Benetti. Siamo bravi a trarre ispirazione dal passato senza cadere nell'imitazione. Prendiamo spunto da esso per capire che cosa è cambiato e che cosa piace oggi, come essere ancora unici e come rimanere unici. François Zuretti, Terence Disdale, Jon Bannenberg, soltanto per citarne alcuni, che hanno dato l'imprinting di quello che oggi siamo, ci hanno insegnato che avere stile vuol dire essere indipendenti, avere coraggio e fare ciò che gli altri non fanno e farlo per primi. Non seguiamo le mode, piuttosto facciamo moda.

«BENETTI È UN NOME CONOSCIUTO E RICONOSCIUTO, È LA STORIA DELLA NAUTICA. POTERLO RAPPRESENTARE È UN GRANDE PRIVILEGIO E UN ONORE».

«BENETTI IS A WELL KNOWN AND RECOGNISED NAME, IT IS THE HISTORY OF BOATING. TO BE ABLE TO REPRESENT IT IS A GREAT PRIVILEGE AND HONOUR».



Un dato oggetto ha stile quando è destinato a durare nel tempo, quando porta con sé tutto il bagaglio culturale che nel tempo lo ha prodotto e ha saputo mantenerlo. Un dato oggetto ha stile quando porta in sé tutti i valori che il suo produttore ha applicato ogni giorno nel realizzarlo. Il cuore, la passione, l'appartenenza non fanno moda, fanno stile. E chi ha stile è riconosciuto per tutto questo.

Il suo amore e la sua dedizione per Benetti sono encomiabili. Se parliamo di persone invece? Che cosa ha rappresentato per lei Paolo Vitelli? Il dottor Vitelli... *un grandissimo imprenditore. A quest'uomo devo molto. Mi ha sempre dimostrato la sua stima e questo per un dipendente è un booster, è qualcosa che dà la carica, che spinge a fare sempre meglio. Tanto tempo fa con François Zuretti ho disegnato una barca per lui. In quell'occasione mi scrisse una lettera. Diceva così: "Se i miei clienti vengono trattati come sono stato trattato io, allora sono un imprenditore fortunato". Pensieri come questo hanno un valore che non si può quantificare.*

E se nomino Giovanna Vitelli, l'attuale presidente? *Giovanna è il futuro. Insieme siamo andate e andiamo alla ricerca di nuovi designer, di nuovi materiali, nuove sfide. Tutto ciò è molto stimolante.*







«UNA NAVE DA DIPORTO HA STILE
QUANDO PORTA IN SÉ TUTTI
I VALORI CHE IL SUO PRODUTTORE
HA APPLICATO OGNI GIORNO
NEL REALIZZARLA. IL CUORE,
LA PASSIONE, L'APPARTENENZA
NON FANNO MODA, FANNO STILE.
E CHI HA STILE È RICONOSCIUTO
PER TUTTO QUESTO».

«A YACHT HAS STYLE WHEN IT
CARRIES ALL THE VALUES THAT ITS
BUILDER HAS APPLIED EVERY DAY
TO ITS CONSTRUCTION. HEART,
PASSION AND BELONGING DO NOT
MAKE FASHION, THEY MAKE STYLE.
AND THOSE WHO HAVE STYLE ARE
RECOGNISED FOR ALL THIS».



Suppongo che dopo quasi 24 anni sia difficile identificare una barca che più di altre le è rimasta nel cuore, però proviamoci... *Ce l'ho. Mylo, abbreviazione di My Love. Non so se si chiami ancora così, perché parliamo di un'imbarcazione di molti anni fa. I committenti erano una coppia di armatori molto giovani. Mi avevano espressamente chiesto una barca che assomigliasse a una clinica. Lì per lì rimasi sorpresa. In realtà la signora voleva dire che lo yacht doveva essere tutto bianco. Lo feci esattamente così. A guardare le immagini di Mylo oggi, appare modernissima. È incredibile.*

Altre emozioni? *A ogni varo. Nonostante sia ormai a quota 110, ancora mi commuovo.*

Ho letto che pratica yoga da oltre una decina d'anni. È vero, come molti sostengono, che aiuti a decomprimere stress, pensieri, arrabbature...? *Aiuta, aiuta, eccome. Anche se sul piano professionale, a sedare eventuali momenti di criticità, è solo la passione.*

Sta dicendo che non si arrabbia mai? *Ovvio, mi arrabbio anche io...*

E che cosa fa? *Mi rinchiudo dentro Palazzo Strozzi a Firenze per una nuova mostra d'arte. L'arte rimette sempre le cose a posto. Dà ordine ai pensieri.*

Quindi la bellezza salverà il mondo? *Io ci credo e me lo auguro!*

«ABBIAMO LAVORATO CON NOMI ECCELLENTI CHE PROPRIO ATTRAVERSO I NOSTRI TANTISSIMI YACHT HANNO DATO STILE ALLA NAUTICA NEL MONDO».

Bargecchia is a hamlet in Massarosa, Lucca. Practically a needle in the haystack of the world. But its size can be deceiving, because this handful of houses for a handful of people boasts something truly unique: the sound of its bells is featured in *Tosca*. Giacomo Puccini, who used to hunt in the scrubland around Lucca, was enchanted by the "perfect double" of the bell tower and wanted to include it in his extraordinary opera. This anecdote is told by Maria Rosa Remedi, Benetti's stylist, who was born in Bargecchia. Watching her and listening to her talk, one gets the impression that this corner of Tuscany is a melting pot of surprises and talent. Remedi could be described as petite, delicate and serene, yet she exudes an enviable verve, enthusiasm and charisma. Even the pauses are palpable in her always lively and passionate narration, during which she weighs every word, not to give the listener an impeccable image of herself, but out of a sincere form of respect and gratitude towards the group that has employed her for almost twenty-four years.

Do you remember your first day at Benetti? *Of course, I do. It was 2 November 2000. They made me sit at a table and introduced me to members of the technical department. Then they*

«WE HAVE HAD THE PRIVILEGE OF WORKING WITH SOME OF THE FINEST NAMES IN YACHTING, WHO HAVE HAD A HAND IN MANY OF OUR YACHTS AROUND THE WORLD».

took me to see a boat. A Benetti Classic, BC 08 to be precise, called Nanou.

What a great memory you have! *I'm a real Scorpio. I remember everything, just like my father. And I should add: "I forgive, but I never forget".*

The temptation to elaborate on this remark is strong, but I will remain silent. However, I will ask you what you felt on 2 November. *The incredible feeling of being at home. It was as if I'd always been there. I was completely at ease.*

Indeed, it is symptomatic of 'something' that must have really struck you that you have served almost five consecutive five-year terms in the same company... *It's fair to say that I've had other job offers, many in fact, but my place is undoubtedly here. Benetti has given me some really amazing opportunities. In all these years I've met some very important people and travelled halfway around the world. Wherever I've gone, whatever hand I've shaken, I've always been greeted with great respect. Benetti is a well-known and respected name, it's part of the history of boating. To be able to represent it is a great privilege and honour.*

You're a style manager. What exactly do you do? *I run an office that has two different souls. On the one hand, there is the style office, where more creative people work to design the interiors of yachts destined for owners who do not require the intervention of a particular architect. On the other hand, there is contract architecture, where, as the word itself suggests, the renderings, drawings and decor specifications come from interior and exterior designers. In this case, my role is to create all the optimal conditions for perfect synergy, from*





Digitalize
your fleet
with SERTICA
to **optimise**
shipping
performance

Our experience. Your growth.

RINA.ORG

the procurement of materials to the analysis of the budgets to be respected, to the feasibility or otherwise of what is proposed.

Are you a 'disappointment' to anyone or anything in this regard? The product committee goes through a detailed and meticulous selection process. We try to work with experts in the nautical sector who understand the value of this group in particular. Our margin of error is close to zero, so we're always very careful. In any case, if you have to say no sometimes, you say it quietly. Benetti's style must always be maintained.

Style, precisely. How do you define Benetti's? It's a very difficult question. Benetti is so intrinsic in terms of content... We come from a great tradition. The designers who made our brand famous all over the world have left us an important heritage that we must defend and develop with strength and courage. The unique style they developed still forms the basis of what we offer our customers. We have worked with leading names who have brought style to yachting around the world through our many yachts. We have been the most imitated, the most talked about and the most controversial, but the fact remains that when we talk about style,

we talk about Benetti. We are good at drawing inspiration from the past without falling into imitation. We use it to understand what has changed and what we like today, how to be unique and how to remain unique. François Zuretti, Terence Disdale and Jon Bannenberg, to name but a few who laid the foundations for what we are today, taught us that to have style is to be independent, to be bold and to do what no one else is doing before anyone else. We don't follow fashion, we create it. A given object is stylish when it is made to last, when it carries with it all the background that has shaped and sustained it over time. A given object is stylish when it contains all the values that its maker has applied every day in making it. Heart, passion and belonging do not create fashion, they create style. And those who are stylish are recognised for all this.

Your love and devotion to Benetti are commendable. But what about people?

What did Paolo Vitelli mean to you?

Mr Paolo Vitelli is a great businessman. I owe a lot to this man. He has always shown me his esteem, and that's a real boost for an employee, something that pushes you to do better and better. A long time ago, François Zuretti and

I designed a boat for him. He wrote me a letter afterwards. He said: "If my customers are treated the way I've been treated, I'm a very happy businessman". Gestures like that cannot be overestimated.

What about Giovanna Vitelli, the current president? Giovanna is the future. Together we are looking for new designers, new materials and new challenges. It is all very stimulating.

I suppose that after almost twenty-four years it is difficult to identify one boat that has stayed in your heart more than others, but let's try... I have one. Mylo, short for My Love. I don't know if it's still called that, because it's a boat from many years ago. The clients were a couple of very young owners. They specifically asked me for a boat that looked like a clinic. I was surprised at first. What the lady meant was that the yacht had to be all white. I did exactly that. If you look at the pictures of Mylo today, she looks very modern. It's incredible.

Other emotions? Every time I launch. Even though I am 110 now, I still get emotional.

I've read that you've been doing yoga for over a decade. Is it true, as many claim, that it helps to release stress, thoughts, anger...? It helps, a lot. Even if, on a professional level, passion is the only thing that can quell any critical moments.

Are you saying you never get angry?

Of course, I get angry too...

And what do you do? I shut myself inside Palazzo Strozzi in Florence for a new art exhibition. Art always puts things back where they belong. It restores order to thoughts.

So beauty will save the world? I believe and hope so! ▲

«UN DATO OGGETTO HA STILE QUANDO È DESTINATO A DURARE NEL TEMPO, QUANDO PORTA CON SÉ TUTTO IL BAGAGLIO CULTURALE CHE NEL TEMPO LO HA PRODOTTO E HA SAPUTO MANTENERLO».

«AN OBJECT HAS STYLE WHEN IT IS MEANT TO LAST, WHEN IT CARRIES ALL THE CULTURAL BAGGAGE IT HAS PRODUCED AND BEEN ABLE TO SUSTAIN OVER TIME».



TEAM ITALIA MARINE

Part of Rolls-Royce

SCULPTED BY THE SEA



www.teamitaliamarine.com info@teamitaliamarine.com

Fano | Forlì | Livorno (IT)

METS SUPER
TRADE YACHT
PAVILION

STAND 11. 219

Nutrirsi d'arte

Drawing nourishment from art

AL TIMONE DI VZ INTERIORS ARCHITECTURE, VALENTINA ZANNIER RACCONTA A CUORE APERTO I SUOI AMORI E LE SUE PASSIONI: FAMIGLIA, LAVORO, ANIMALI, DANZA CLASSICA E TANTA ARTE

AT THE HELM OF VZ INTERIORS ARCHITECTURE, VALENTINA ZANNIER TALKS OPENLY ABOUT HER LOVES AND PASSIONS: FAMILY, WORK, ANIMALS, BALLET AND LOTS OF ART

by Olimpia De Casa

Valentina Zannier, affermata professionista nel panorama dell'architettura e dell'interior design, emana gusto, classe e stile da tutti i pori. L'amore per il bello, nella sua accezione più alta e compiuta, e per il ben fatto, inteso come ben concepito, elaborato e coerentemente realizzato, emergono con forza tanto nei suoi lavori quanto nella solidità dei suoi valori, nella sensibilità d'animo, nell'intimità delle passioni e

degli amori. *"Per la famiglia, innanzitutto, cui sono legatissima, e per il mio adorato Van Gogh, un Maine Coon rosso, da cui il nome, di ormai dieci anni e nove chili, una creatura celeste cui riservo un amore incredibile".* Animata, è proprio il caso di dirlo, dallo stesso sentimento, le domando come sia la convivenza con Van Gogh in una città come Venezia. *"Molto intensa, vibrante, appagante e in parte sfidante. Per il tanto pelo che lascia ovunque e per la sua propensione alle fughe. Per*

molti anni non è uscito di casa perché scappava, curioso di scoprire cosa nascondessero gli altri tetti e terrazzi". La relazione con Van Gogh tradisce una corrispondenza d'amorosi sensi con i gatti, ma non solo. *"Sono animalista, vegetariana, sostengo associazioni in tutto il mondo, farei qualsiasi cosa per gli animali e credo che sarà a loro cui mi dedicherò nella vecchiaia. C'è un altro interesse che mi accompagna da sempre ed è quello per la danza classica. Richiede tempo, quello che mi è*



photo credit Andrea Muscatello by Barche.

mancato per continuare a coltivarne la pratica come avrei voluto". Passioni che rimandano a immagini di seducente bellezza, le stesse che si riverberano negli studi di interior design di Valentina Zannier, cresciuta, tra l'altro, in una famiglia molto dotata artisticamente. "Mi sono sempre nutrita di arte. Il mio desiderio sarebbe stato proprio quello di dedicarmi anche professionalmente a qualcosa di più legato a quel mondo che a quello squisitamente tecnico dell'architettura".

Cosa le ha fatto cambiare idea? Il confronto con la mia famiglia. L'obiettivo dei miei genitori era che avessi la possibilità di lavorare e una laurea in architettura mi avrebbe sicuramente aperto più strade di quante ne potesse prospettare una formazione di natura artistica o umanistica. Ho colto la sfida con determinazione, tanto che ho iniziato a collaborare con uno studio di architettura ancor prima di terminare gli studi. Desideravo arrivare pronta al mondo del lavoro senza dover perdere tempo nei vari anni sabbatici alla ricerca di decisioni che poi non trovano la strada.

Guardando a quanto di "bello" e "ben fatto" ha sin qui realizzato, è evidente che Valentina Zannier, nata e vissuta a Treviso per 35 anni e approdata stabilmente a Venezia da ormai 14, abbia affrontato ogni impegno con competenza, caparbieta e infinita passione. Sono le doti emerse in oltre 22 anni di attività al fianco di Carlo Nuvolari e Dan Lenard, con i quali ha dato vita a molti dei progetti più innovativi di tutti i tempi. *"Avevo saputo che cercavano qualcuno con una "buona mano", perché all'epoca di rendering al computer non se ne parlava. C'erano i fax e l'utilizzo delle e-mail era agli albori. Iniziai, quindi, come mero aiuto grafico. Negli anni mi offrono la possibilità di partecipare a progetti più importanti e dimostrare di possedere la creatività di cui loro avevano bisogno in quel momento. Sono poi arrivate la partnership, proseguita per sedici anni, e l'autonomia, conquistata grazie alla loro fiducia, ma anche al successo di alcuni progetti*

seguiti insieme". Il viaggio nell'autonomia non poteva non contemplare l'affrancamento da una realtà solidissima, ma insieme molto identificata con i suoi fondatori, con l'apertura, a fine 2023, di VZ Interiors Architecture, nella centralissima San Polo, a Venezia.

A proposito di spazio scenico, come è maturata la voglia di "ballare da sola"?

Premesso che sarò sempre grata a Carlo e Dan per avere avuto l'opportunità di lavorare a progetti incredibili, era arrivato il momento di creare qualcosa di mio.

Rispetto alla committenza, quanto conta, per la riuscita del progetto, entrare in empatia con il cliente? Il mio lavoro richiede una componente umana molto importante.

Ritengo che, specie nella fase iniziale, il designer non debba imporre la propria presenza, ma essere predisposto ad ascoltare per meglio comprendere la visione di chi si ha davanti. Per la progressione del rapporto è essenziale trasformare gli input, spesso corredati da fotografie, disegni, racconti di viaggio o di esperienze vissute, in qualcosa che abbia un senso stilistico compiuto. Il tempo trascorso con gli armatori, magari anche disegnando insieme a loro, è sempre molto ben speso. A ciò si aggiunge il rapporto umano. Io, ad esempio, mi raffronto principalmente con le signore che, nella maggior parte dei casi, si occupano degli interni e degli arredi. Il dialogo è così facilitato da sensibilità e percezioni solitamente comuni. L'architetto Zannier continua ancora oggi a generare le forme con gli sketch a mano libera, lasciando al suo staff l'opera di renderizzazione digitale. "Nei primi dieci anni in cui ho lavorato nello studio Nuvolari Lenard, tutto veniva necessariamente eseguito a mano. Quei disegni, straordinari, assomigliavano più a dei quadri che a degli strumenti di lavoro in senso stretto". Dei capolavori artistici, verrebbe da pensare... "Occorre proporre l'esclusività, soluzioni che nessuno ha o ha già visto. Arrivi a un simile grado di personalizzazione se ti avvali di talenti

«Ahpo (oggi Lady Jorgia), gigayacht di 115 metri di lunghezza, varato da Lürssen nel 2021, lo definisco un progetto "majestic", l'apogeo dei dettagli, dei materiali preziosi, della decorazione, della ricerca. Una realizzazione che ha richiesto oltre cinque anni di lavoro e un impegno totalizzante anche da parte mia».

«Ahpo (now Lady Jorgia), a 115-metre gigayacht launched by Lürssen in 2021, which I would describe as a "majestic" project, at the pinnacle of detail, precious materials, decoration and research. A project that has involved more than five years of work and a total commitment on my part».







capaci di sviluppare il singolo dettaglio a regola d'arte". Un'opera corale alla cui riuscita contribuisce in maniera determinante l'attività di ricerca effettuata in prima persona dal designer. "Fondamentale è saper cercare, indirizzando i propri interessi su cose molto specifiche. In un progetto di un superyacht si combinano tantissimi mondi, quello dell'ebanisteria, delle luci, delle pelli, giusto per citarne alcuni. Interfacciarsi con esperti in grado di sviluppare appieno potenzialità di impiego, decorazione e resa ti apre un panorama di stimoli incredibilmente ampio".

Cosa altro chiede l'armatore odierno?

Aperture sul mare, luce naturale, collegamenti diretti tra interni ed esterni. Rispetto agli anni Duemila, le barche sono diventate molto meno formali nella concezione del layout. Un orientamento legato al fatto che gli armatori sono più giovani, hanno familiarità con grandi dimore e una voglia innata di godere della vicinanza reale e diretta con gli spazi esterni. Poi, ritengo sia più coerente offrire loro interni strettamente connaturati alle peculiarità di un oggetto che galleggia e naviga, piuttosto che repliche di dimore sul mare o loft in Central Park. Ciò non toglie che si possano ricreare i grandi spazi e le immense aperture vetrate, avendo però

l'accortezza di enfatizzare le strutture anziché nasconderele per farle sembrare quelle di una casa. Nell'architettura navale, bisognerebbe rifarsi alla straordinaria eredità delle grandi barche del passato. Penso agli ocean liner o ai transatlantici, esempi eccezionali che ci hanno insegnato a come fare gli interni.

Se le chiedessi di citare il suo progetto "del cuore"? Ne identificherei almeno tre.

Sicuramente Dar (90 metri di Oceanco con esterni di Luiz De Basto, ndr), che mi ha dato la possibilità di esprimere anche me stessa. Consegnato nel 2018, può essere definito senza tempo, decorato bene ma con moderazione, capace di soddisfare molti palati. C'è poi Ahpo (oggi Lady Jorgia), il 115 metri varato da Lürssen nel 2021, che definisco un progetto "majestico", l'apogeo dei dettagli, dei materiali preziosi, della decorazione, della ricerca. Una realizzazione, di cui Nuvolari Lenard ha concepito sia gli esterni sia gli interni, che ha richiesto oltre cinque anni di lavoro e un impegno totalizzante anche da parte mia. Curare la direzione di quegli interni ha previsto una dedizione assoluta, oltre che una presenza a bordo praticamente fissa negli ultimi tre mesi di lavoro.

Il terzo lavoro? Project Oro di Benetti, gigayacht di 85 metri. Degli interni anticipo

soltanto che sono segnatamente dettagliati e insieme freschi, contemporanei, elegantemente sobri. Ne posso aggiungere un quarto?

Prego. CRN M/Y 139 Project Njoy, un 72 metri segretissimo negli interni, che il cantiere ha costruito in modo impeccabile. Lo considero un "mini Ahpo" perché racchiude un'esecuzione fantastica. Lo cito anche in virtù dell'avventura meravigliosa vissuta con l'armatrice, capace di stimolare la mia creatività, sfidandomi ogni giorno a cercare, sperimentare, creare. È il progetto che più mi ha consentito di passare buona parte della vita recente con gli armatori, condividendo cene, viaggi, tempo prezioso. Cosa altro aggiungere, se non che i girasoli di Van Gogh sono decisamente pronti a cercare il sole per aprirsi, farsi illuminare e scaldare dalle emozioni, dall'eleganza, dall'armonia che l'opera di Valentina Zannier dedicherà a sé e a quanti vorranno apprezzarne l'essenza e gli esiti.

Valentina Zannier, an established professional in the field of architecture and interior design, exudes taste, class and style from every pore. The love of beauty, in its highest and most complete sense, and of what is well made, well understood, well



«DAR, GIGAYACHT DI 90 METRI DI LUNGHEZZA DI OCEANCO, CON ESTERNI DI LUIZ DE BASTO, MI HA DATO LA POSSIBILITÀ DI ESPRIMERE ANCHE ME STESSA. CONSEGNATO NEL 2018, PUÒ ESSERE DEFINITO SENZA TEMPO, DECORATO BENE MA CON MODERAZIONE, CAPACE DI SODDISFARE MOLTI PALATI».

«DAR, A 90-METRE OCEANCO GIGAYACHT WITH EXTERIOR BY LUIZ DE BASTO, HAS ALSO GIVEN ME THE OPPORTUNITY TO EXPRESS MYSELF. DELIVERED IN 2018, SHE CAN BE DESCRIBED AS TIMELESS, WELL DECORATED BUT IN MODERATION, ABLE TO SATISFY MANY TASTES».



conceived, well developed and coherently realised, is strongly expressed in her works, as is the solidity of her values, the sensitivity of her soul, the intimacy of her passions and loves. *"For my family, to whom I am very attached, and for my beloved Van Gogh, a reddish Maine Coon, hence the name, who is now ten years old and weighs nine kilos, a heavenly creature with whom I am incredibly in love".* Driven, it must be said, by the same feeling, I ask her what it means to live with Van Gogh in a city like Venice. *"Very intense, vibrant, fulfilling and sometimes challenging because of the amount of hair he leaves everywhere and his tendency to escape. For many years he did not leave the house because he was running away, curious to discover what other roofs and terraces were hiding".* Her relationship with Van Gogh reveals a love of cats, but not only. *"I am an animal activist, a vegetarian, I support associations all over the world. I would do anything for animals*

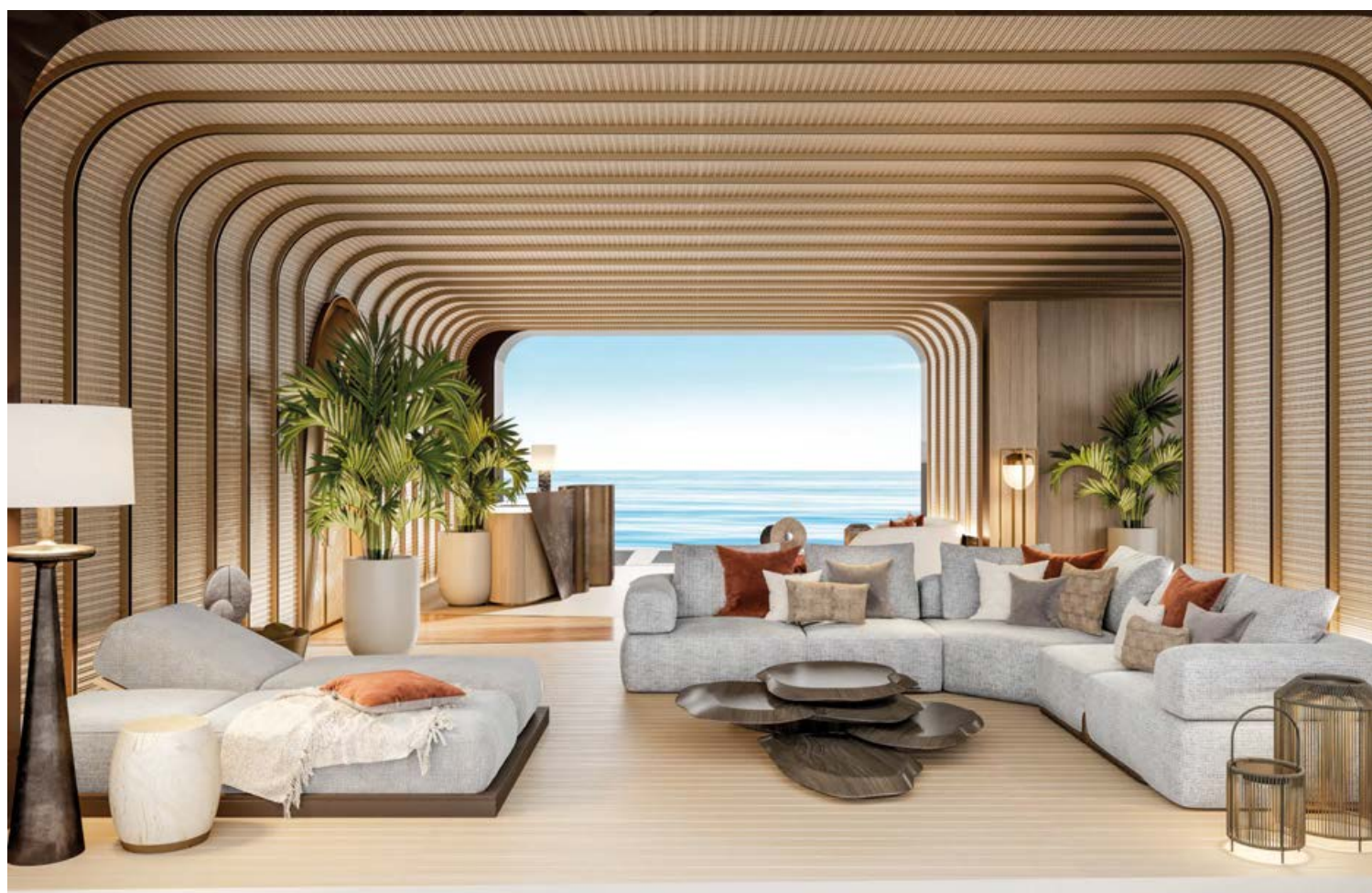
and I think I will continue to work for them in my old age. Another interest I've always had is ballet. It takes time, but I haven't had enough time to practise it as much as I would have liked". These passions evoke images of seductive beauty, the same ones that echo in Valentina Zannier's interior design studies. Interestingly, she grew up in a very artistic family. *"I have always been nourished by art. I would have liked to dedicate myself professionally to something more related to that world than the purely technical world of architecture".*

What changed your mind? *Discussions with my family. My parents wanted me to have the opportunity to work, and a degree in architecture would certainly have opened up more opportunities for me than an arts or humanities education would ever have. I took up the challenge with determination, so much so that I started working in an architectural practice before I had even finished my degree.*

I wanted to be ready for the world of work without having to waste time on various sabbaticals trying in vain to "find my way". Looking at the "beautiful" and "well-done" things she has achieved so far, it is clear that Valentina Zannier, who was born in Treviso and lived there for thirty-five years before moving to Venice, where she has now lived for fourteen years, has approached each project with great skill, determination and boundless passion. These are the qualities she has developed in over twenty-two years of collaboration with Carlo Nuvolari and Dan Lenard, with whom she has created many of the most innovative projects of all time. *"I had heard that they were looking for someone with a 'good hand', because in those days computer rendering was out of the question. We had fax machines and email was in its infancy. So I started as a simple graphics assistant. Over the years, I was given the opportunity to work on important projects and prove that I had the creativity they needed at the time. Then came the collaboration that lasted for sixteen years and the autonomy that was gained thanks to their trust, but also thanks to the success of some of the projects we worked on together".* With the opening of VZ Interiors Architecture in 2023, in the very heart of San Polo, Venice, this journey towards autonomy has obviously meant moving away from a very solid reality, which at the same time is very much identified with its founders. Speaking of the stage, how did the desire

«PROJECT ORO DI BENETTI, GIGAYACHT DI 85 METRI DI LUNGHEZZA, È UN LAVORO DI CUI SI PUÒ SOLO ANTICIPARE CHE GLI INTERNI SONO SEGNOTAMENTE DETTAGLIATI E INSIEME FRESCHI, CONTEMPORANEI, ELEGANTEMENTE SOBRI».

«BENETTI'S PROJECT ORO, AN 85 METRE GIGAYACHT. AS FOR THE INTERIORS, I CAN ONLY SAY THAT THEY ARE REMARKABLY DETAILED AND AT THE SAME TIME FRESH, CONTEMPORARY AND ELEGANTLY UNDERSTATED».





YEAH, FEELS LIKE THAT.



Seakeeper eliminates up to 95% of roll to keep your boat stable in virtually any seas.

Scan to find
stabilization for boats
23-200+ ft. (7-60 m)



 **SEAKEEPER**



photo credit: Andrea Muscatello by Barche

to “dance alone” come about? I will always be grateful to Carlo and Dan for giving me the opportunity to work on incredible projects, but the time had come to create something of my own. With regard to the client, how important is it for the success of the project to be able to empathise with the client? My work requires a very important human component. Especially in the early stages, I don't think designers should impose themselves, but rather listen carefully to better understand the client's vision. To move the relationship forward, it is essential to transform the input, often accompanied by photographs, drawings, travel stories or experiences, into something that makes complete stylistic sense. Time spent with the owners, perhaps even drawing with them, is always time well spent. Then there is the human relationship. For example, I usually talk to the ladies who are usually in charge of the interiors and furnishings. Our dialogue is therefore usually facilitated by the sharing of sensitivities and perceptions.

Architect Zannier continues to sketch the shapes, leaving the digital rendering to her collaborators. “During my first ten years at the Nuvolari Lenard studio, everything was done by hand. The drawings, which were extraordinary, looked more like paintings than tools in the strict sense of the word”. Masterpieces of art, you might think.... “You have to offer exclusivity, solutions that have never been seen before. You achieve this level of customisation by employing talents capable of developing individual details to perfection”. The designer's personal research is an important part of this teamwork. “It is crucial to be able to research and focus on very specific things. Designing a superyacht involves many different worlds, including carpentry, lighting and leather, to name but a few. Working with experts who can develop the full potential of use, decoration and performance opens up an incredibly wide panorama of stimuli”.

What else does a modern ship owner want? Openings to the sea, natural light,

direct connections between inside and outside. Compared to the 2000s, boats have become much less formal in terms of layout. This trend is linked to the fact that owners are younger, used to large homes and have an innate desire to enjoy real, direct contact with the outdoors. I also think it is more consistent to offer them interiors that are closely related to the characteristics of a floating and sailing object, rather than maritime replicas of mansions or lofts in Central Park. This does not detract from the recreation of large spaces and immense glass openings, but one must be careful to emphasise the structures rather than hide them to make them resemble those of a house. In naval architecture, we should draw on the extraordinary heritage of the great ships of the past. I am thinking of the transatlantic liners, exceptional examples that taught us how to make interiors.

What would you say if I asked you to name the project that is closest to your heart?

I would say at least three. Definitely Dar (a 90-metre Oceanco with exterior by Luiz De Basto, ed), which also gave me the opportunity to express myself. Delivered in 2018, she can be described as timeless, well decorated but in moderation, able to satisfy many tastes. Then there is Ahpo (now Lady Jorgia), the 115-metre yacht to be launched by Lürssen in 2021, which I would describe as a “majestic” project, at the pinnacle of detail, precious materials, decoration and research. Nuvolari Lenard designed both the exterior and the interior of this project, which took more than five years of work and total commitment on my part. The management of these interiors required total dedication and an almost permanent presence on board during the last three months of work.

The third job? Benetti's Progetto Oro, an 85-metre gigayacht. As for the interiors, I can only say that they are remarkably detailed and at the same time fresh, contemporary and elegantly understated. Can I add a fourth?

Yes, sure. CRN M/Y 139 Project Njoy, a 72 metre yacht with a top secret interior that the yard has built to perfection. I consider it a “mini Ahpo” because this yacht embodies fantastic execution. I also mention it for the wonderful adventure I had with the owner, who was able to stimulate my creativity by challenging me every day to research, experiment and create. It is a project that has allowed me to spend a good part of my recent life with the owners, sharing dinners, trips and precious time.

What more can be said, except that Van Gogh's sunflowers are definitely ready to seek the sun, to open up, to be illuminated and warmed by the emotion, elegance and harmony that Valentina Zannier's work will bring to her and to those who wish to appreciate its essence and result. ▴

«IL MIO ADORATO VAN GOGH, UN MAINE COON ROSSO, DA CUI IL NOME, DI ORMAI DIECI ANNI E NOVE CHILI, È UNA CREATURA CELESTE CUI RISERVO UN AMORE INCREDIBILE».

«MY BELOVED VAN GOGH, A GINGER MAINE COON, HENCE THE NAME, WHO IS NOW TEN YEARS OLD AND WEIGHS NINE POUNDS, IS A HEAVENLY CREATURE WITH WHOM I'M INCREDIBLY IN LOVE».



Protect what you *love*

HEART REEF
AUSTRALIA



**FULL-RANGE HYBRID
PROPULSION SYSTEMS**



WWW.E-MOTION-HYBRID.COM



Shipyards



Qui
vedrete
arrivare
You will see
us coming

RIPARTIRE, RICOSTRUIRE E RILANCIARSI. CANTIERI DI PISA HA UNA LUNGA STORIA ALLE SPALLE, MA ALTRETTANTA, ANCORA DA VIVERE, DAVANTI A SÉ. NE ABBIAMO PARLATO CON IL SUO AMMINISTRATORE, MARCO MASSABÒ
RESTART, REBUILD AND RELAUNCH. CANTIERI DI PISA HAS A LONG HISTORY, BUT IT HAS AN EQUALLY LONG STORY TO TELL. WE SPOKE TO MARCO MASSABÒ, THE COMPANY'S MANAGING DIRECTOR

by Niccolò Volpati - photo by Giovanni Malgarini

Il professore di sceneggiatura alla Scuola Civica di Cinema mi ha sempre spiegato che per scrivere una bella storia servono almeno tre ingredienti. Nel nostro caso sono: un brand famoso e prestigioso, la necessità di risollevarsi dopo un periodo di difficoltà e un settore, quello della nautica, che va a gonfie vele. Oltre a questo, servono colpi di scena e ostacoli da superare perché senza conflitto, non c'è la storia.

Atto primo: ripartire

Il brand famoso è Cantieri di Pisa che nella sua lunga storia ha prodotto più di 700 barche. Fondato nel 1945 a Limite sull'Arno, iniziò con le barche a vela e una decina di anni dopo passò a quelle a motore. Negli ultimi dodici anni però è

rimasto come in stand by. Nessuna nuova barca varata, un po' di refitting e una struttura che, lentamente, inizia a mostrare i segni del tempo. Il primo colpo di scena di questa sceneggiatura è l'arrivo di una nuova proprietà. Circa quattro anni fa, Enrico Gennasio, armatore di un *Magnum*, appassionato di barche, ma, soprattutto, amministratore delegato di Alfagomma, un'azienda che produce tubi, raccordi e giunti, rileva il cantiere. Per questa nuova impresa vuole al suo fianco Marco Massabò che viene da Imperia, la cui famiglia ha avuto più di un cantiere e suo padre è stato maestro d'ascia. La sua passione, sin da giovanissimo sono le regate. Verso la fine degli Anni '80, a Newport sale su una barca per una regata e trova Luca Bassani. Per i

successivi vent'anni è rimasto a bordo con lui, lavorando in Wally, sin dagli inizi. *"Chi pensa che la leggerezza sia un'ossessione valida solo per le barche a vela è fuori rotta"*, afferma Massabò. *"Oggi le performance contano tanto anche nel mondo del motore. E per ottenerle non basta un propulsore potente. Nell'ufficio tecnico di Cantieri di Pisa i nuovi arrivati vengono dal mondo della vela dove hanno imparato a usare il carbonio, un materiale oggi molto necessario nella costruzione. Perfino le barche in acciaio hanno necessità di sovrastrutture leggere, perché non è vero che una barca pesante naviga meglio"*. Insomma, la situazione non è rosea, perfino i lavoratori "sopravvissuti" ai dodici anni di stand by sono scettici. Il lavoro da fare per risollevarsi è tanto, ma la nuova proprietà e il nuovo management hanno le idee chiare.

Cantieri di Pisa ha 78 anni di storia. Nasce a Limite sull'Arno nel 1945. Inizialmente si dedicò alla costruzione di barche a vela, ma già a metà degli Anni '50 la produzione si spostò sui modelli a motore. Oggi, dopo vari passaggi di proprietà, è saldamente nelle mani di Enrico Gennasio che ha scelto come amministratore Marco Massabò.

Cantieri di Pisa is 78 years old. It was founded in 1945 in Limite on the Arno River. Initially, it built sailing boats, but in the mid-fifties, it began to concentrate on motorboats. And now, after various changes of ownership, it is firmly in the hands of Enrico Gennasio, who has chosen Marco Massabò to run it.



Atto secondo: ricostruire

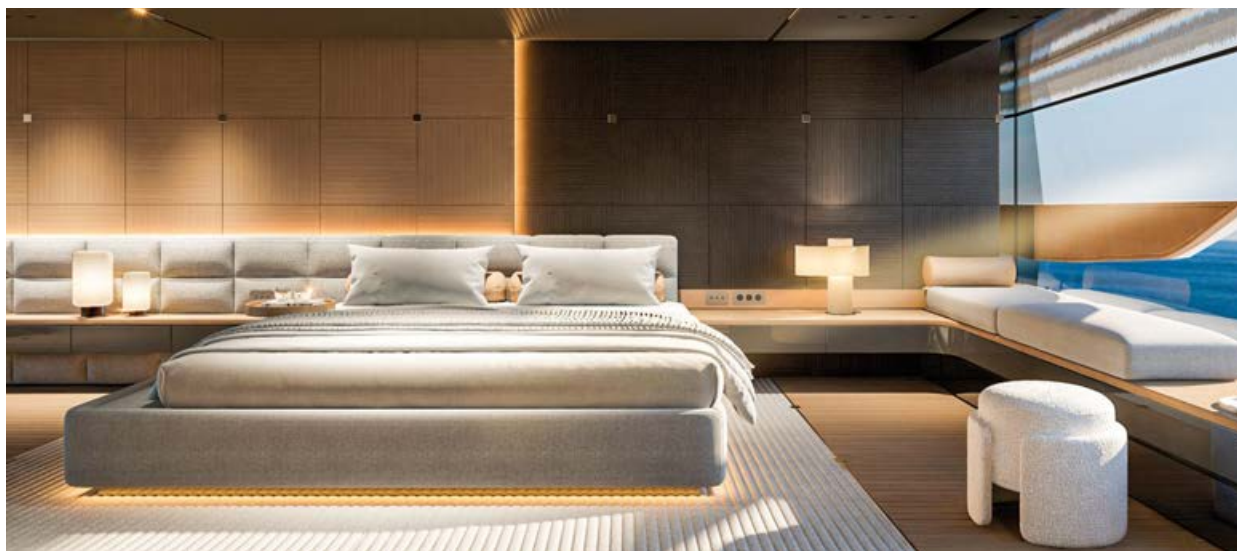
Come prima cosa si è intervenuti sulla struttura, grazie alle maestranze presenti in cantiere. Ora sono pienamente utilizzabili, pronti per un progetto molto ambizioso. Con un investimento di circa dieci milioni di Euro, nei prossimi anni i capannoni saranno completamente rifatti e arriveranno ad avere un'altezza interna di 18 metri per poter lavorare sulle barche più grandi. Come secondo passaggio, è stato incrementato il refitting che ha portato a un aumento di fatturato. Avere di nuovo un cantiere vivo con un progetto di sviluppo ha portato ottimismo alle maestranze e al mercato. Gennasio e Massabò ci hanno creduto davvero. I risultati non hanno tardato ad arrivare. Hanno lavorato su 85 barche e il fatturato è arrivato a 6 milioni di Euro. In archivio ci sono ben 12.000 disegni e grazie a un accordo con l'Università di Pisa, tutto questo patrimonio è in corso di digitalizzazione. Ci lavorano due studenti a tempo pieno. Manca un ultimo tassello che è la produzione di barche nuove, valorizzando quella che è la storia e l'esperienza del cantiere.



Antonio Luxardo, Chief Designer Cantieri di Pisa.

Atto terzo: rilanciarsi

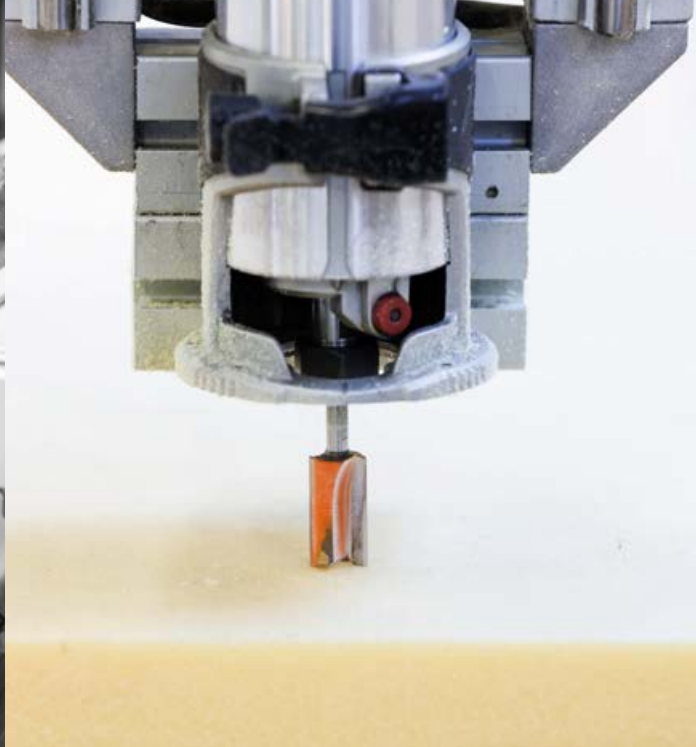
Cantieri di Pisa vuol dire soprattutto *Akhir*, barche un tempo disegnate da Pierluigi Spadolini, un mito della progettazione nautica moderna, scomparso nel 2000. Belle barche, ma oggi il mondo è cambiato. Servono più spazi all'aperto di quanto non si era soliti averne un tempo. I progetti sono avviati. Non è facile, perché quando ti confronti con modelli che hanno fatto la storia della nautica, è difficile migliorarsi. Ma il coraggio non manca. L'ufficio tecnico del cantiere ha già iniziato a ragionare sui layout. Le taglie saranno 34, 37 e 42 metri di lunghezza e, ovviamente, anche queste saranno tutte in carbonio. Leggerezza e performance, sempre e comunque. *“Vogliamo dare la nostra impronta e ci avvarremo di prestigiose collaborazioni per l'architettura navale, per la coperta e per gli interni, quando vedrai uno dei nuovi Akhir lo identificherai come un modello di Cantieri di Pisa. Come fu per Wally. Un Wally è un Wally, indipendentemente da chi lo ha disegnato. E lo stesso sarà per le nostre nuove barche. Tra poco ve ne accorgete”*, dichiara Marco Massabò. Tra i nuovi progetti c'è la gamma Saturno, il 56 sarà il primo modello a essere presentato sul mercato e prevede linee tradizionali unite a finestrature molto ampie, una piscina e uno spazio gym per rispondere alle più moderne esigenze del mercato.



Il Saturno 56, con una lunghezza fuori tutto di 57 metri e una larghezza di 11,20 metri, richiama alcuni modelli storici del cantiere ed è caratterizzato da un beach club arredato come una terrazza sul mare e sovrastato da una suggestiva piscina dal fondo trasparente per amplificare la luminosità di questa zona.

The Saturno 56, which has an overall length of 57 metres and a beam of 11.20 metres, is reminiscent of some of the company's historic boats and features a beach club set up like a seaside terrace below a pool with a transparent floor that makes the area more luminous.







La sede, da molto tempo, si affaccia sul cantiere di Navicelli. Dispone di 20.000 m² di aree all'aperto e 7.000 m² al coperto. I dipendenti attualmente sono 25, ma anche questi in crescita, soprattutto nell'ufficio tecnico dove sono recentemente arrivati tre nuovi ingegneri.

The headquarters overlook the shipyard itself, on the banks of the Navicelli Canal. It has twenty thousand square metres of open space and seven thousand covered. There are currently 25 employees, but the number is growing, especially in the technical department, where three new engineers have recently arrived.



Il chief designer del cantiere, Antonio Luxardo, ha dichiarato. *“Questa gamma vede un layout dall'impostazione classica, che riprende gli stilemi tipici di Cantieri di Pisa, a cominciare dalle linee bianche e nere sui lati e dalle finestre 'a nastro', ma al contempo segue le richieste degli armatori contemporanei delle più diverse età per una fruizione degli spazi che alterni momenti di relax ad altri di attività sportiva e garantisca una grande luminosità grazie a un notevole ampliamento delle superfici vetrate”.*

The man who taught screenwriting at the local film school used to say that a good story needs at least three ingredients. In our case, we have a famous and prestigious brand that needs to get back on its feet after a difficult period, and a sector (yachting) that is moving at full speed. And, of course, a few twists and turns in the plot, because without conflict you don't have a story.

Act one: a fresh start

The famous brand in question is Cantieri di Pisa, which has produced over 700 boats in its long history. Founded in 1945 in Limite on the Arno River, the company started with sailing boats and ten years later moved on to motorboats. For the last twelve years, however, it has been almost on standby. There has been some refurbishment, but no new boats have been launched and the facilities are beginning to show their age. The first twist in the tale came four years ago with the arrival of a new owner - boating enthusiast Enrico Gennasio. The man who took over is the owner of a Magnum and, more importantly, the CEO of Alfagomma, a company that manufactures pipes, fittings and joints. Next to him is Marco Massabò, from the city of Imperia, whose family owned several boatyards, and whose father was a

master shipbuilder. He developed a passion for regattas at an early age. At the end of the 1980s, he boarded a boat in Newport for a race and met Luca Bassani. He stayed on board with him for the next twenty years, working with Wally from the start. *“Anyone who thinks that the obsession with losing weight is only for sailing boats is out of touch”,* says Massabò. *“Nowadays, performance is also extremely important in the motor sector. And a powerful engine isn't enough. People come to the technical department at Cantieri di Pisa after working in sailing, where they have learnt how to use carbon fibre, a material that is now essential in construction. Even steel boats need a light superstructure because it's not true to say that a heavy boat sails better”.* So the situation wasn't great, and even the workers who had “survived” the twelve-year break were sceptical. A lot of work had to be done to revive things, but the new owners and management were very clear about what needed to be done.

Act Two: Rebuilding

The first thing to be done was work on the buildings, which was carried out by the skilled craftsmen already in the yard. The warehouses had to be cleaned, painted and re-roofed – making them completely usable and ready for a very ambitious project. With an investment of around ten million euros over the coming years the facilities will be completely remade and parts of the sheds will reach a height inside of eighteen metres, allowing for work on larger boats. As a second stage, more refitting work was taken on which led to an increase in turnover. Having a yard that had come alive again and that had a development plan brought optimism to the craftsmen, and to the market too. Gennasio and Massabò believed in it,

and the results weren't long in coming. They worked on 85 boats and the turnover rose to six million euros. Their archive holds as many as twelve thousand drawings, and an agreement with the University of Pisa is enabling that heritage to be digitalised, with two students working full-time on it. But something was still missing, and that was the production of new boats, drawing on the yard's history and experience.

Act Three: Relaunching

The Cantieri di Pisa brand means, above anything else, the Akhirs boats which were once designed by Pierluigi Spadolini, a legend in modern yacht design who died in 2000. They were beautiful, but things are different now. You need more inside space than what people were used to before. The design projects started. It wasn't easy, because it is difficult to modify models that made yachting history. But there was no lack of courage. The yard's design department has already started to think about the layouts. They will be 34, 37 and 42 metres long, and entirely in carbon fibre of course. Light and high performance, always. *“We want to make our mark and we will make use of prestigious partners to handle naval architecture, for the deck and the interiors. When you will see one of the new Akhirs you will know it is a Cantieri di Pisa boat. Just as it was with Wally. A Wally is a Wally, regardless of who designed it. And the same will be the case with our boats. You will see that shortly”,* says Marco Massabò. Amongst the new projects is the Saturno range, of which the 56 will be the first model to make its debut. It will combine traditional lines with very large window areas, a swimming pool and a gym area that meets the market's latest demands. The yard's chief designer, Antonio Luxardo, said: *“This range has a classic layout, which echoes the traditional Cantieri di Pisa style, starting from the white and black lines on the sides, but at the same time it reflects requests from today's clients, whatever their age, to have areas that can be used for relaxation and others that can be used for sport, and which are very luminous thanks to the notably large glass surfaces”.* ▴

La struttura del cantiere sarà presto ammodernata. Il progetto, grazie a un investimento di dieci milioni di Euro, prevede nuovi capannoni con un'altezza interna di 18 metri per poter lavorare sulle barche più grandi.

The yard's facilities are about to be modernised. An investment of ten million euros will allow the construction of new sheds with an internal height of 18 metres, so that the largest boats can be worked on.



Alessandro Guerrieri per Azimut AZ53



LA RIVOLUZIONE NELL'ORMEGGIO

SURROUND VIEW CAMERA SYSTEM

UNA VISIONE A 360° DI TUTTO QUELLO
CHE SI TROVA INTORNO ALL'IMBARCAZIONE.

GARMIN®



Cover Story

Con il cuore in

Gola



Heart in the throat

BARCA DI GRANDE CARATTERE, PROGETTATA PER REGALARE EMOZIONI FORTI. CON DUE MOTORI DI 2.600 CAVALLI CIASCUNO NAVIGA A OLTRE 45 NODI DI VELOCITÀ
A BOAT OF GREAT CHARACTER, DESIGNED TO EVOKE STRONG EMOTIONS. TWIN 2,600 HP ENGINES ACHIEVE OVER 45 KNOTS

by Francesco Michienzi
photo by Alberto Cocchi



27.75m

A adrenalina, emozione, stupore, gioia, eccitazione e batticuore sono solo alcune delle parole adatte a descrivere la navigazione con l'*Otam 90 GTS HT*. Forse dovremmo usare un vocabolario nuovo per far capire di cosa stiamo parlando. 75 tonnellate di massa, due motori per complessivi 5.200 cavalli, un rapporto peso potenza di 14 chilogrammi per cavallo disponibile, navigazione a oltre 45 nodi di velocità. La carena è a V profonda con deadrise di 20,5° a poppa e di 28° a mezza nave, dotata di pattini, frutto dell'ingegno di Umberto Tagliavini e Aldo Scorzoni autori dell'architettura navale e dell'ingegnerizzazione. Il progetto delle eliche è di Rolla TwinDisc, elaborato in collaborazione con Tagliavini e Scorzoni, che hanno fatto un'analisi molto accurata del dislocamento finale per ottenere l'assorbimento di tutta la potenza e un corretto numero di giri motore in navigazione. Le trasmissioni sono Arneson ASD 15 con eliche a 6 pale in Nibral. Al largo del golfo di Cannes ci siamo messi al timone per la nostra prova. L'entrata in planata è graduale. La progressione è molto regolare grazie all'azione sequenziale delle tre turbine. La coppia non finisce mai e l'erogazione di potenza cresce con estrema armonia. A 1400 giri si attiva la prima turbina, a 1800 la seconda, a 1850 giri, dopo circa 17 secondi, siamo in assetto, affondiamo quindi le leve per raggiungere la velocità massima; a 2000 giri siamo a 32 nodi e si attiva anche la terza turbina, a 2450 giri motore navighiamo a 45,4 nodi. Non si avverte alcuna vibrazione, la sensazione di solidità e sicurezza è massima. Nelle virate e contro virate il 90 *GTS HT* affronta la navigazione con naturalezza e, grazie alla forma

L'ARMAMENTO DI COPERTA È IN TITANIO, SCELTO, NON SOLO PER L'ESTETICA E PER LA LEGGEREZZA, MA ANCHE PER LA VOLONTÀ DI DARE UN TOCCO DI ALTA ARTIGIANALITÀ TIPICO DELLE PRODUZIONI MADE IN ITALY.

THE DECK IS CLAD IN TITANIUM, CHOSEN NOT ONLY FOR ITS APPEARANCE AND LIGHTNESS, BUT ALSO TO GIVE A TOUCH OF THE HIGH CRAFTSMANSHIP THAT CHARACTERISES ITALIAN PRODUCTION.





dello scafo che presenta la parte di prua leggermente concava, l'entrata nelle onde, anche a velocità sostenute, è più morbida mantenendo una navigazione estremamente fluida, super reattiva e con un'eccellente tenuta di mare.

Il sistema propulsivo e la conformazione della V profonda dello scafo consentono virate repentine, con una contenuta inclinazione dello scafo, rimanendo sempre ben incollati alla superficie dell'acqua e conferendo sicurezza anche alle manovre più sportive. I cambi di direzione sono precisi e repentini senza essere bruschi. Siamo di fronte a una barca performante ma al contempo facile e intuitiva da condurre, lasciando il pilota nella condizione di guidare un mezzo sportivo in massima sicurezza.

I raggi di curvatura con velocità di ingresso in virata a 30 nodi sono risultati pari a circa 60 metri, mentre salendo a 40 nodi si arriva a circa 90 metri.

Particolarmente suggestiva la tipica *coda di pavone* prodotta dal sistema propulsivo con trasmissioni dotate di eliche di superficie. La struttura di questa superboat è in Aramat, Kevlar e carbonio utilizzato per il Top, con lo scopo di avere maggior robustezza e un peso dello scafo più contenuto.

L'autonomia è di circa 350 miglia nautiche a velocità di crociera di 35 nodi.

Significativo il dato litro/miglio con un rapporto di circa 22 litri di gasolio per ogni miglio di navigazione. La collaborazione tra il cantiere e Giuseppe Bagnardi dello studio BG Design Firm fa dell'*Otam 90* un vero concentrato di dettagli di design personalizzati. La consolle di guida si ispira al mondo delle auto da competizione, con una struttura in fibra di carbonio che ricorda il sistema protettivo *halo* utilizzato dalle vetture di Formula 1 e da altre macchine da corsa. Questa struttura dispone



«Celebrare il nostro 70esimo compleanno con la consegna del nuovo 90 GTS HT Sexy Me è un grande orgoglio. Aver superato le aspettative contrattuali in termini di ingegneria, prestazioni e comfort credo non sia un caso, ma un risultato frutto del forte senso di appartenenza e rispetto per il nostro brand».

«We are very proud to celebrate our seventieth birthday with the delivery of the 90 GTS HT Sexy Me. I don't think it's a coincidence that we have exceeded the contractual expectations in terms of technology, performance and comfort, but rather a result of the strong sense of belonging and respect for our brand».

Matteo Belardinelli





Sul ponte principale oltre al pozzetto conviviale con hardtop apribile, c'è un accesso dedicato alla cucina volutamente separata dalla zona Vip, un ampio prendisole di poppa, una piattaforma bagno e a prua, una dinette con zona relax e dining sempre accessibile grazie ai camminamenti laterali.

On the main deck, in addition to the social cockpit with opening hardtop, there is a separate entrance to the galley (deliberately separated from the VIP area), a large aft sunpad, a bathing platform and, at the bow, a dinette with a relaxation and dining area, easily accessible via the side decks.

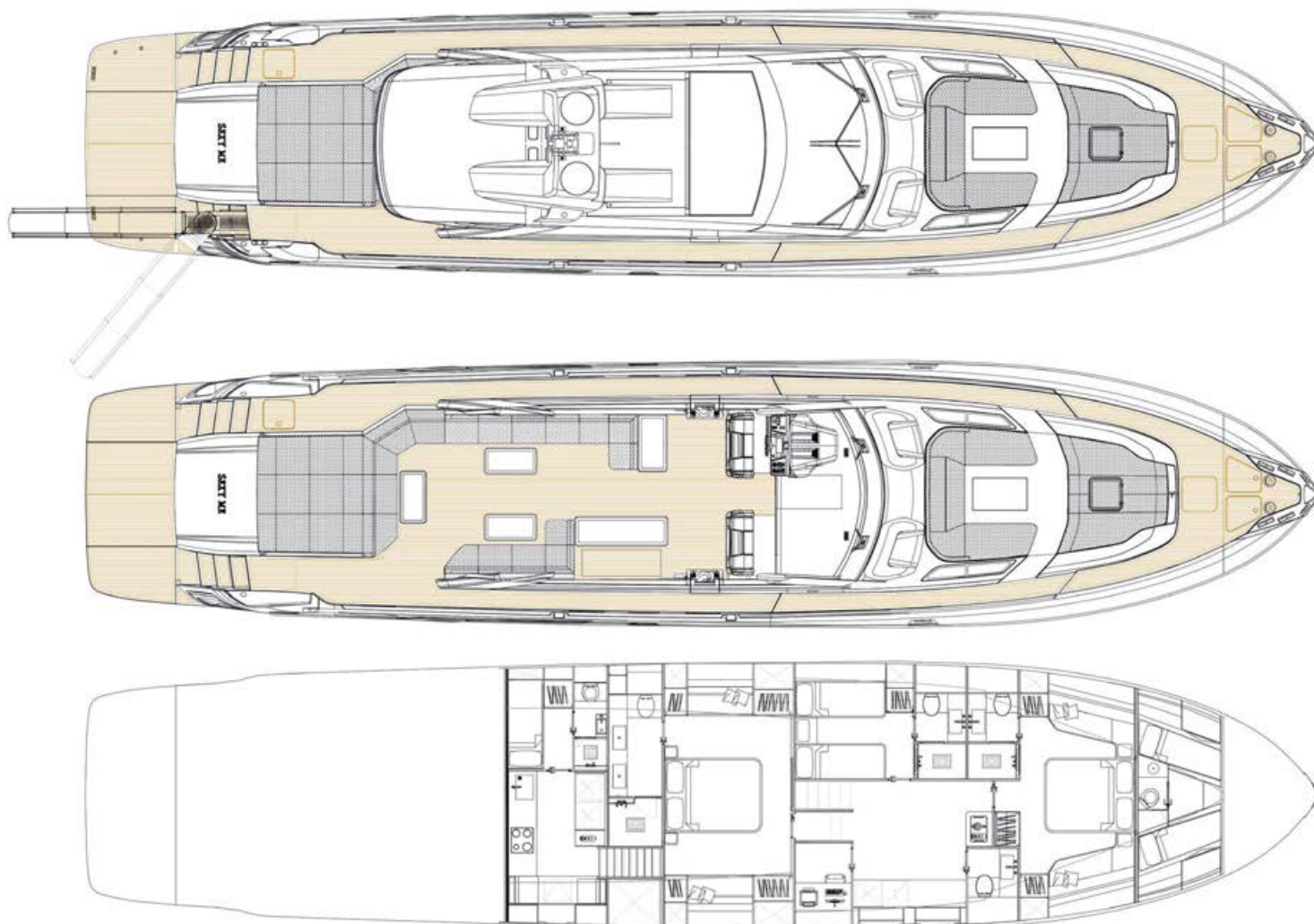
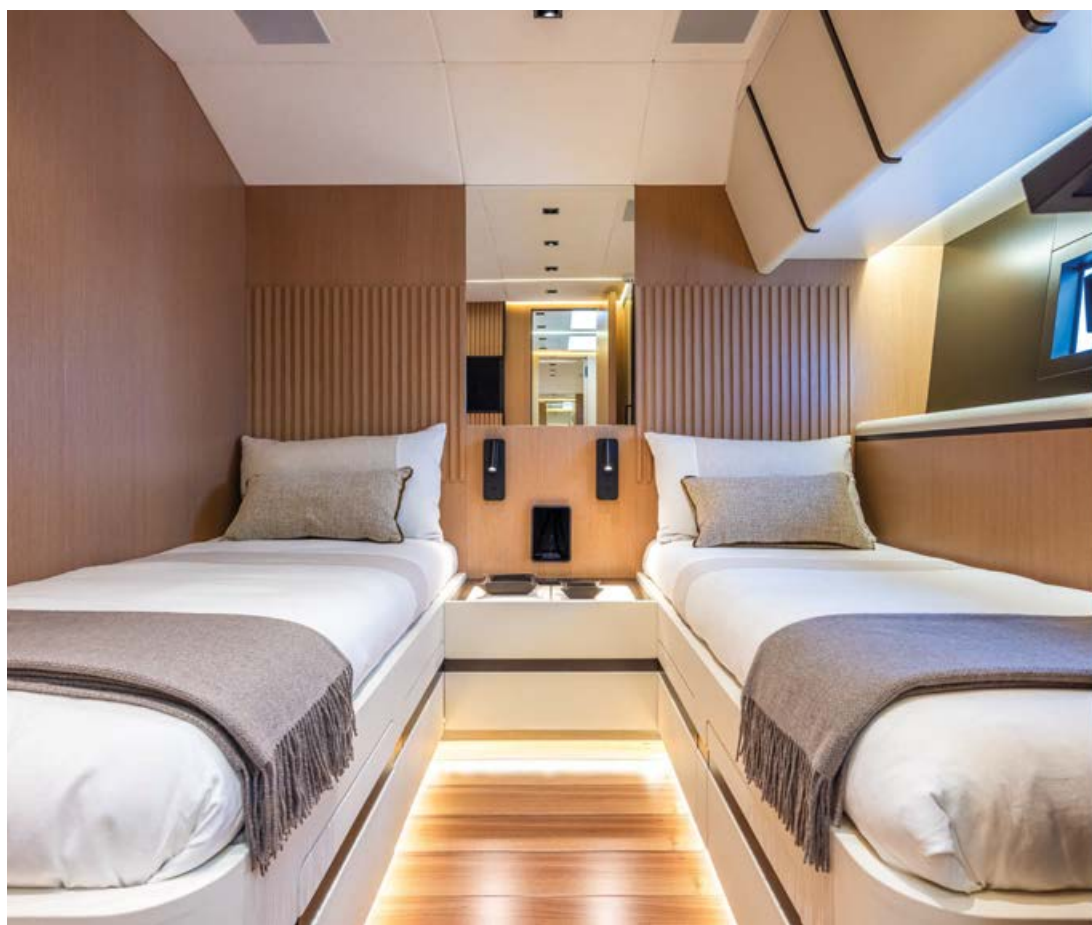


di un sistema di raffreddamento, integrato e indipendente per mantenere sempre l'elettronica della consolle a temperatura costante. Le prese d'aria sulla parte anteriore dello yacht e lo "snorkel" sull'hardtop ricordano il cofano e i condotti sul tetto delle auto più esclusive. Sottocoperta si trovano la cabina armatoriale a tutto baglio, una cabina Vip e una terza cabina guest oltre ad una lounge. Il layout, full custom, è in grado di accogliere gli ospiti senza compromettere l'anima sportiva del cantiere. Matteo Belardinelli, Sales & Communication Manager di Otam è particolarmente orgoglioso di questo progetto realizzato. *"Come per tutte le nostre commesse, ogni dettaglio del 90, sia tecnico sia estetico, è stato sviluppato con e per l'armatore in modo che la sua personalità venisse riflessa in ogni particolare nel progetto. Niente viene lasciato al caso, crediamo fermamente che il nostro approccio artigianale sia la massima espressione di esclusività e lusso: la nostra missione è di permettere ai nostri clienti di potersi esprimere e godersi il processo costruttivo e di design al fine di realizzare qualcosa di davvero unico e mai simile ad altri".*



Otam 90 GTS HT è un superyacht da condividere anche con tanti amici, o in coppia per la crociera. Diverse le possibilità di allestimento interno con due o tre cabine, due o tre bagni. Le finestrature laterali a tutta altezza, la finestratura a scafo della suite armatoriale e il garage, capace di accogliere un tender di 4.35 metri di lunghezza, sono solo alcune delle molteplici possibilità di customizzazione offerte dal cantiere.

Otam 90 GTS HT is a superyacht which can be enjoyed with a group of friends or as a couple for a cruise. There are a range of different set-up options for the interior, with two or three cabins, and two or three bathrooms. The full-height side windows, the hull-mounted windows in the master suite and the garage - which can accommodate a 4.35 metre tender - are just some of the many customisation options offered by the shipyard. With a fully bespoke layout, the boat has three cabins, without compromising the sporty feel of the boat.



«Otam 90 nasce dalla richiesta di avere una barca che fosse sotto i 24 di lunghezza poiché l'armatore la utilizza ai Caraibi, in acque territoriali a bandiera Usa, in modo da non dover installare un sistema SCR. Con Aldo Scorzoni, mio storico socio, abbiamo disegnato questa carena cercando di non perdere le caratteristiche salienti delle precedenti Otam ovvero velocità, comfort anche con mare formato e controllo in virata».

«The Otam 90 was born out of the need for a boat under 24 metres in length, since the owner was sailing in the Caribbean in US territorial waters and did not want to install an SCR system. With Aldo Scorzoni, my longstanding partner, we designed this hull without losing the outstanding characteristics of previous Otams, i.e. speed, comfort in rough seas and turning control».

Umberto Tagliavini



Adrenaline, excitement, amazement, joy and heart-stopping excitement are just some of the words to describe being on board the *Otam 90 GTS HT*. Perhaps new words are needed to convey what we are talking about. 75 tonnes displacement, twin engines producing a combined 5,200 horsepower, 14 kilograms per horsepower, and capable of 45 knots. The deep V-shaped bow, with a deadrise of 20.5 degrees at the stern and 28 degrees amidships, is fitted with lifting strakes, created by the talents of Umberto Tagliavini and Aldo Scorzoni, who designed the naval architecture and carried out the engineering. The propellers were designed by Rolla/Twin Disc, in collaboration with Tagliavini and Scorzoni, who analysed the final displacement with great precision to manage all the power and use the right number of revolutions during sailing.









Gli interni sono estremamente coerenti con il design esterno. Lo stile è molto sofisticato. Legno, pelle, marmo, elementi decorativi in carbonio, linee rigorose, dettagli da scoprire, uno a uno, nella loro complessità. I passacavi di poppa sono in titanio per accentuare le capacità di customizzazione del cantiere ed enfatizzare l'anima sportiva della barca.

The interior is extremely consistent with the exterior design. The style is very refined. Wood, leather, marble, decorative carbon elements, strict lines, details to be discovered one by one in their complexity. The stern fairleads are in titanium to underline the customisation capabilities of the shipyard and the sporty soul of the boat.



Arneson ASD 15 propulsion systems are used with six-bladed Nibral propellers. We took the helm for our test off the Gulf of Cannes. We climbed gradually, with very smooth acceleration thanks to the sequential action of the three turbines. There seems to be no end to the torque, and the power is distributed with great harmony. At 1400 rpm the first turbine kicked in, at 1800 the second, and after about 17 seconds at 1850 rpm we began to glide, then opened the throttles to reach maximum speed; at 2000 we were doing 32 knots and the third turbine kicked in, while at 2450 we were doing 45.4 knots. And without any vibration, with an absolute feeling of solidity and safety. The 90 GTS HT has a natural feel to it when

turning back and forth, and the shape of the hull (with a slightly concave bow) means that she catches waves more easily, even at high speeds, and the handling is extremely smooth and responsive, with the boat holding the water very well. The propulsion and the deep V of the hull make it possible to tack very quickly, without much swerving, always maintaining a very good surface hold, which means that even the most sporty turns are safe. Changes of direction are very precise and can be sudden, but never abrupt. We were faced with a high-performance boat that was also intuitive and easy to handle: when you are at the helm, you know you are in command of a sporty but extremely safe boat. The turning

Giuseppe Bagnardi ha firmato il design della barca concentrandosi in modo particolare su molti dettagli. La consolle di guida si ispira al mondo delle auto da competizione, con una struttura in fibra di carbonio che ricorda il sistema protettivo halo utilizzato dalle vetture di Formula 1.

The boat was designed by Giuseppe Bagnardi, who paid particular attention to a number of details. The dash board is inspired by racing cars, with a carbon fibre structure that resembles the halo protection used in F1.





«Otam 90 è equipaggiato con le trasmissioni di superficie Arneson modello ASD15 ed eliche di superficie Rolla Custom Design a 6 pale con un diametro di 44.75". Le alte prestazioni raggiunte da questa incredibile imbarcazione sono il frutto della lunga collaborazione che lega oramai da diversi anni Otam e Rolla. La carena e la catena propulsiva sono stati ottimizzati grazie ad uno studio CFD approfondito e dettagliato».

«The Otam 90 is equipped with Arneson ASD15 surface drives and Rolla Custom Design 6-blade 44.75' diameter surface propellers. The high performance of this incredible vessel is the result of many years of collaboration between Otam and Rolla. The hull and propulsion chain have been optimised thanks to a thorough and detailed CFD study».

Luca Libanori, Rolla SP Propellers
Managing Director



radius is around sixty metres at 30 knots, increasing to around 90 metres at 40 knots. The peacock tail wake created by the propulsion system, which includes surface drives, is particularly striking. The structure is made of Aramat, while the upper part is made of Kevlar and carbon fibre for maximum strength and a lighter hull. The range is approximately 350 nautical miles at a cruising speed of 35 knots, while the fuel consumption of 22 litres per mile is remarkable. The collaboration between the shipyard and Giuseppe Bagnardi of BG Design Firm has made the *Otam 90* a real concentration of custom design details. The dashboard is inspired by the world of racing cars, with a carbon fibre structure reminiscent of the protective *halo* used in Formula 1 and other cars.



VELOCITÀ MAX NODI TOP SPEED KNOTS

45.4



AUTONOMIA MN RANGE NM

490



RAPPORTO PESO POTENZA MASS OUTLET POWER

kg
kW


19

RAPPORTO LUNG./LARG. L/W

4.6



PESO FULL MASS DISPLACEMENT

75



OTAM SRL

Via Cibrario, 2
I-16154 Sestri Ponente - GE
T. +39 010 601901
www.otam.it

PROGETTO

Giuseppe Bagnardi BG Design Firm
(design interno ed esterno)
• Umberto Tagliavini e Aldo Scorzoni
• Marine Design and Services (architettura navale)

SCAFO

Lunghezza f.t. 27.75m • Lunghezza al galleggiamento 23.95m • Larghezza massima 6m • Immersione 0.99/1.33m • Dislocamento a pieno carico 75 t • Capacità serbatoio carburante 8.000 l • Capacità serbatoio acqua 1.200 l • Trasmissioni Arneson ASD 15 A1S • Gearbox 2 x ZF 3070

MOTORE

2 x Mtu 16V2000Mg6L • Potenza 2.600 cv/1.939 kW
• Stabilizzatore giroscopico Seakeeper G26

CERTIFICAZIONE CE CAT B-16

PREZZO

9.000.000 € Iva esclusa

PROJECT

Giuseppe Bagnardi BG Design Firm
(exterior and interior design)
• Umberto Tagliavini and Aldo Scorzoni
• Marine Design and Services (hull design)

HULL

LOA 27.75m • LWL 23.95m • Maximum beam 6m • Draft 0.99/1.33m • Full mass displacement 75 t • Fuel tank volume 8.000 l • Water tank volume 1.200 l • Arneson Drive ASD 15 A1S transmissions • 2 x ZF 3070 Gearbox

MAIN PROPULSION

2 x MTU 16V2000Mg6L • Outlet mechanical power 2.600 hp/1.939 kW
• Gyroscopic stabilizer Seakeeper G26

EC CERTIFICATION CAT B-16

PRICE

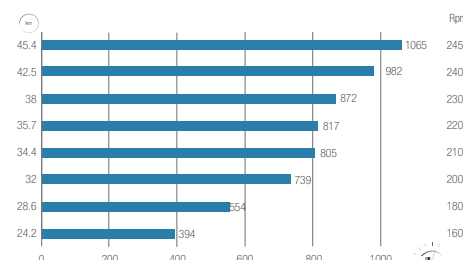
9.000.000 € Excl.VAT

CONDIZIONI DELLA PROVA CONDITIONS ON TEST

Località//Place Cannes
Mare Leggermente mosso
Sea state Slightly wavy
Altezza onda//Wave height 90/100 cm
Persone a bordo//People on board 6
Combustibile imbarcato 2,600 l
Fuel volume on board
Acqua imbarcata 1.100 l
Water volume on board

VELOCITÀ IN NODI SPEED IN KNOTS

CONSUMI L/H FUEL CONSUMPTION L/H



Plana in 17 secondi a 1850 giri/minuto
At 1850 rpm the gliding time is 17s
Minimo planata a circa 20 nodi
a 1500 giri/minuto
The minimum to glide is at about 20 knots
and 1500 rpm

LITRO MIGLIO (VELOCITÀ DI CROCIERA) L/ NA MI (CRUISING SPEED)

16.2



Giri/min	Velocità kn	Consumi totali L/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) L/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) L/ na mi	Range na mi
1600	24.2	394	16.2	491
1800	28.6	554	19.3	412
2000	32.0	739	23.0	346
2100	34.4	805	23.4	341
2200	35.7	817	22.8	349
2300	38.0	872	22.9	348
2400	42.5	982	23.1	346
2450	45.4	1.065	23.4	341

Engine room

La coppia di motori Mtu da 2.600 cavalli, in combinazione con le trasmissioni a elica di superficie Arneson ASD 15, consente di navigare a una velocità di oltre 45 nodi.

The two 2,600hp MTU engines, coupled with Arneson ASD 15 surface thrusters, give a top speed of over 45 knots.

This area has its own integrated and independent air conditioning system to keep the console's electronics at a constant temperature. The air intakes at the front of the yacht and the "snorkel" on the hardtop are reminiscent of the bonnet and roof ducts of the most exclusive cars. Below decks are the full beam master room, a VIP room and a further guest room plus a lounge. With a fully bespoke layout, the boat has three cabins, without compromising the sporty feel of the boat. Matteo Belardinelli, Sales & Communication Manager at Otam, is particularly proud

of this project. "As with all our orders, every detail of the 90, both technical and aesthetic, has been developed with and for the buyer, so that his personality is reflected in every aspect of the project. Nothing has been left to chance and we firmly believe that our handcrafted approach is the ultimate expression of exclusivity and luxury: our mission is to allow our clients to express themselves and enjoy the design and construction process to create something truly unique and unlike anything else". ▴

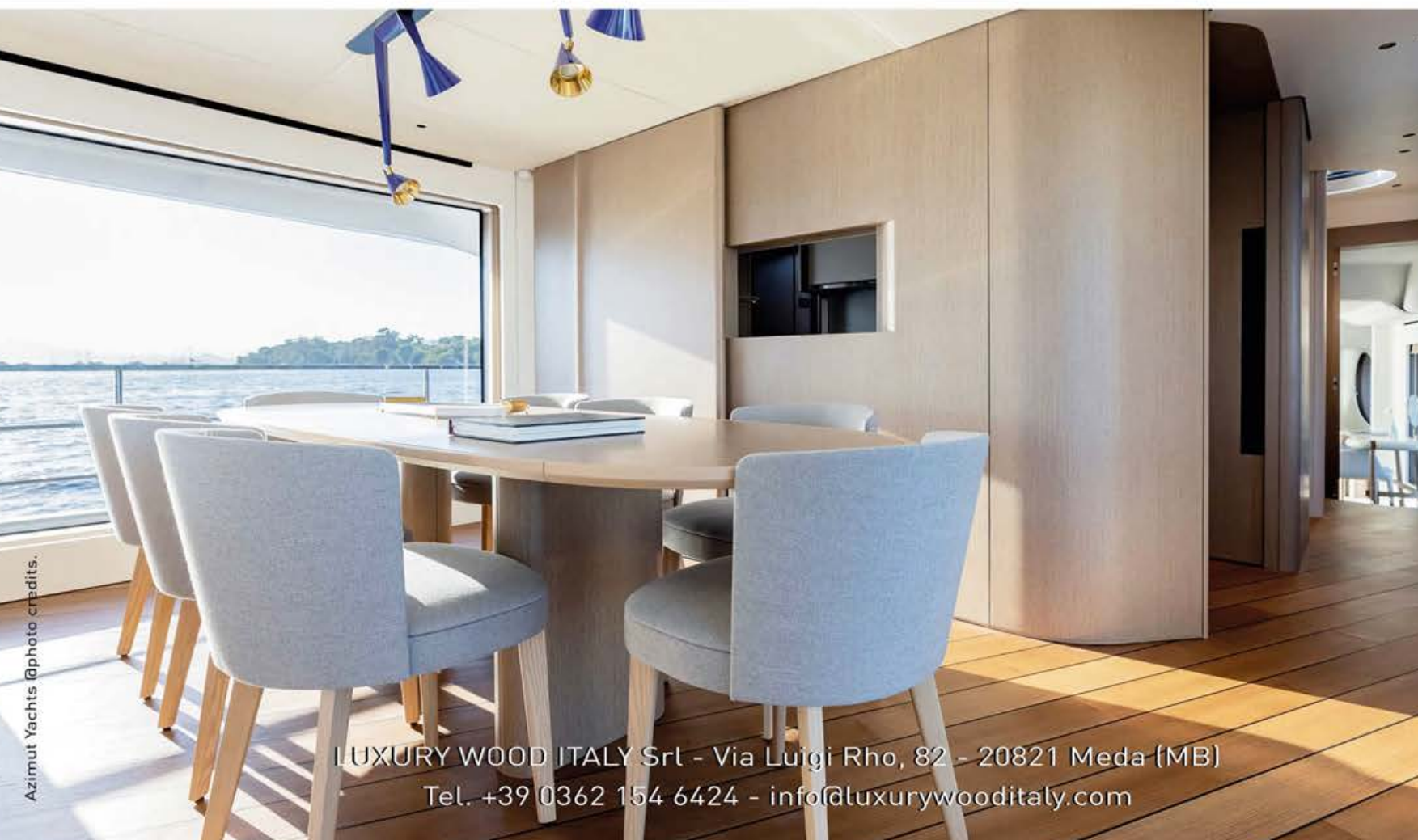
<https://youtu.be/BG59-3q-w4>



Overmarine Group @photo credits.



PERFORMING COVERING FOR YACHT DESIGN WORLD



Azimut Yachts @photo credits.

LUXURY WOOD ITALY Srl - Via Luigi Rho, 82 - 20821 Meda (MB)
Tel. +39 0362 154 6424 - info@luxurywooditaly.com

Test



Open space & easy sailing

RELAX E ADRENALINA. L'ULTIMA
CREAZIONE DI YYACHTS
È UN VENTIQUEATTRO METRI CHE
GARANTISCE ENTRAMBE
RELAXATION AND THRILLS. THE LATEST
BOAT FROM YYACHTS IS A 24 METRE
THAT OFFERS BOTH

by Niccolò Volpatì

23.9m



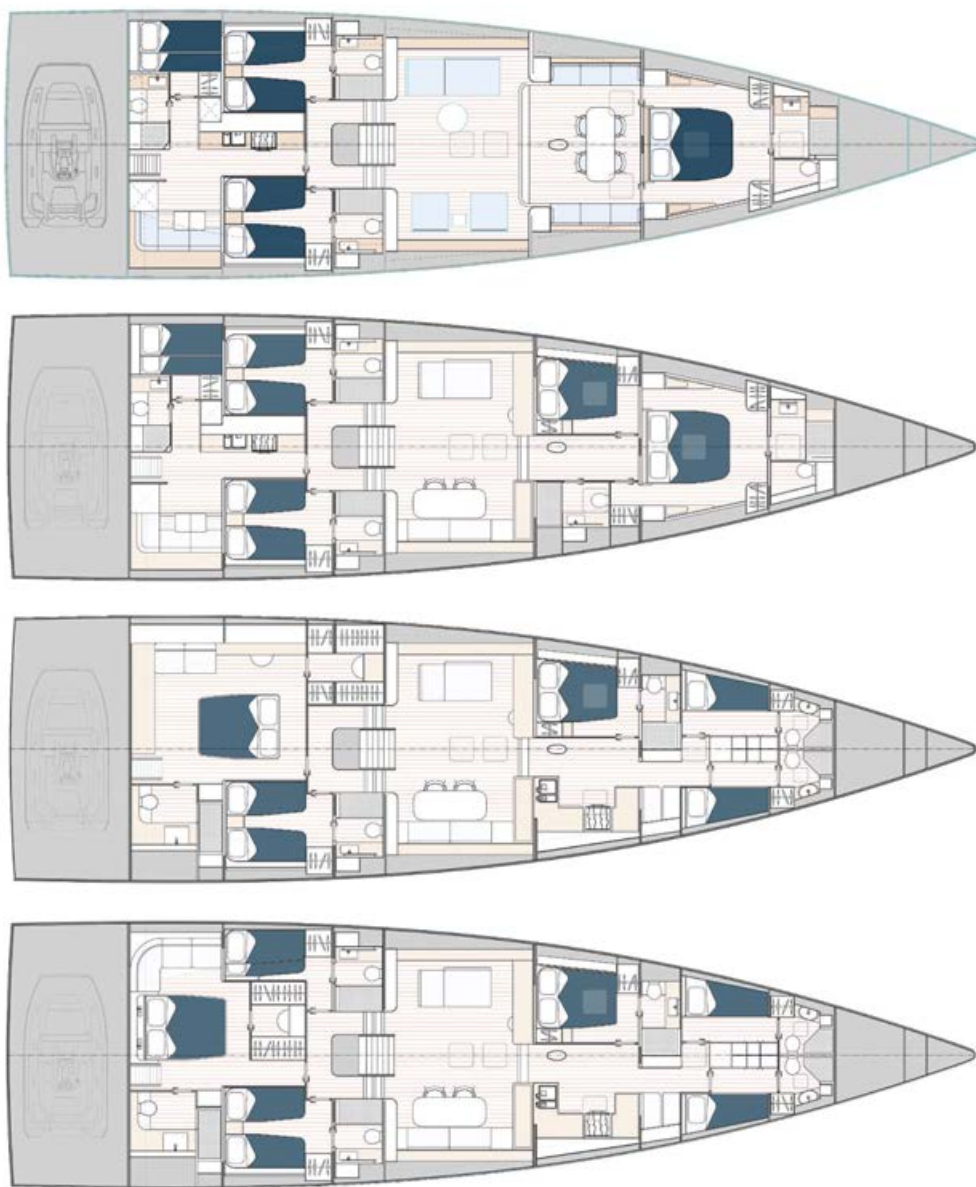
Salone, zona pranzo e cabine: il comfort è massimo, lo stile è minimal. Gli interni sono stati curati da David Thulstrup in collaborazione con il cantiere. La cucina è collocata al confine tra la zona equipaggio di poppa e il salone, lì dove è giusto che si trovi.

The saloon, dining area and cabins all reflect the highest level of comfort and a very minimalist style. The interiors have been designed by David Thulstrup in collaboration with the shipyard. The galley is where it should be, at the division between crew quarters and saloon.

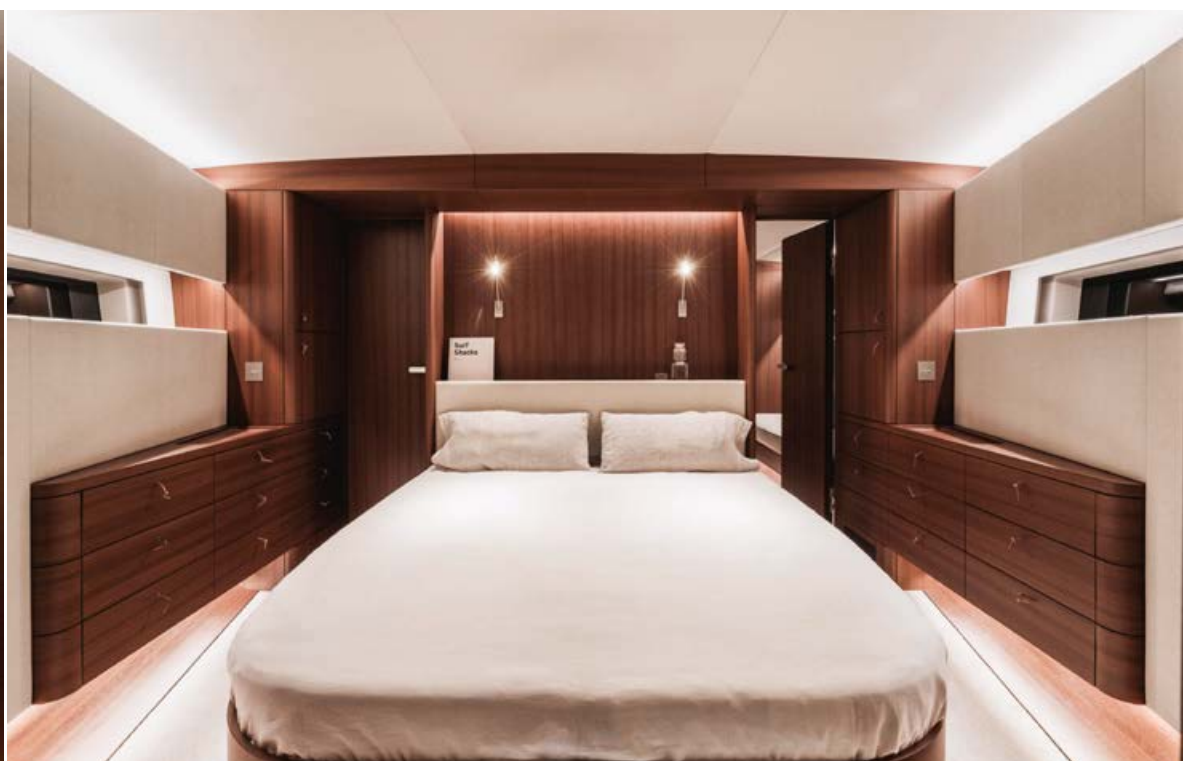
In pochi anni il cantiere di Michael Schmidt ha prodotto ben 24 esemplari di Y7. Tra questi 24 armatori era quasi scontato che ce ne fosse almeno uno che chiedesse, con insistenza, di crescere di taglia e avere uno scafo più grande. L'80 piedi in realtà c'era già, fu il primo modello lanciato dal cantiere tedesco, ma era giunto il momento di farne uno nuovo. E Y8 è assolutamente nuovo sia sopra, sia sotto la linea di galleggiamento. Nuovo lo scafo, tutto in carbonio e di un solo centimetro inferiore ai ventiquattro metri di lunghezza, nuovo il design, la coperta e gli interni. È un progetto che si è sviluppato seguendo le indicazioni del suo armatore, ma le caratteristiche che lo contraddistinguono sono generalmente apprezzate da molti: ampi spazi, soprattutto sottocoperta, e facilità di conduzione. Il design e le soluzioni adottate sono molto originali e frutto di un lavoro di squadra. L'architettura navale e la coperta sono state progettate da Surge-Projects by Javier Jaudenes, mentre gli interni da David Thulstrup. E poi c'è l'ufficio tecnico nella sede del cantiere a Greifswald, in Germania. Per coordinare il lavoro c'è Francesca Modica di YYachts che è a capo del design team. Fatte le presentazioni, passiamo alla sostanza del lavoro che hanno prodotto. Partiamo dalla navigazione. Facilità di conduzione







non significa scarse performance sotto vela e infatti la velocità di Y8 è di poco inferiore a quella del vento. Merito anche di un piano velico che, senza complicare la vita al timoniere e all'equipaggio, è comunque in grado di offrire tanta tela. Il paterazzo non c'è e questo consente di avere una randa square top molto performante. Il fiocco è autovirante, ma per evitare di avere un fazzoletto a prua, l'albero è stato arretrato, pertanto, anche la vela di prua ha una buona superficie velica. Cazzando le vele a ferro, stringo la bolina fino a 35° mantenendo una velocità superiore agli otto nodi con un vento reale di 8,7. Allargando la bolina fino a 45° la velocità della barca si avvicina a nove nodi, che supero quando il vento rinforza oltre i dieci. Anche alle portanti le performance sotto vela sono di tutto rispetto e le registro solo a vele bianche. Ci si può immaginare cosa sia in grado di fare Y8 con un gennaker o uno Spi. A motore la filosofia è la stessa. In sala macchine c'è un Nanni da 230 cavalli che consente di navigare in crociera sopra i dieci nodi e alla massima addirittura a dodici. In caso di lungo trasferimento senza vento, Y8 è in grado di garantire tempi ridotti e di macinare molte miglia. Oltre al piano velico e al motore, i meriti di performance del genere devono essere attribuiti alla costruzione full carbon e al dislocamento contenuto che il cantiere è riuscito a garantire. Alla sala macchine si accede dalla dinette, spostando i divanetti lineari e grazie al portello che si trova sul piano di calpestio che è comandato elettricamente. È un'operazione semplice da eseguire e consente di avere un accesso







confortevole. Inoltre, l'insonorizzazione è molto efficace. Me ne accorgo quando il portello è aperto e il motore è in moto perché i decibel schizzano all'impazzata. Quando è chiuso, invece, il valore è limitato a 60 dbA, anche in dinette. Il comfort in navigazione è dato anche e soprattutto dal poco rumore. Più verso poppa della sala macchine c'è il garage per un tender di quasi quattro metri con un apposito sistema di alaggio e varo. Anche questo aspetto non è stato trascurato da chi ha disegnato la barca. Il progetto è frutto di un lavoro a più mani tra ufficio tecnico interno e progettisti esterni, ma tante teste hanno trovato un equilibrio perfetto. Infatti Y8 stringe bene la bolina, reagisce prontamente appena il vento rinforza, ma non è mai difficile, né faticoso da timonare. Anche lo spazio a bordo è ben allestito. Il tailer è vicino al timoniere, ma senza doversi arrangiare in pochi centimetri. Le manovre sono tutte rinviate in pozzetto e i

L'ALBERO PASSANTE È PIUTTOSTO ARRETRATO, IN QUESTO MODO IL FIOCCO AUTOVIRANTE HA UNA SUPERFICIE NON RISICATA.

THE KEEL-STEPPED MAST IS SET QUITE FAR BACK, GIVING THE SELF-TACKING JIB PLENTY OF ROOM.

quattro winch sono a portata di mano. Chi si dedica alle manovre ha il giusto spazio a poppa per farlo, così come chi ama farsi trasportare può contare su un pozzetto ampio e confortevole. Le due aree sono distinte e il pozzetto è sempre molto ben protetto. Le opzioni sono addirittura tre: un bimini di tela che poggia su quattro pali in carbonio facili da smontare; una soluzione ibrida che prevede una sorta di prolunga dello sprayhood che poggia sempre sui pali in carbonio; e, infine, un hardtop rigido fisso. A ciascuno la protezione che preferisce. Gli accessi per scendere sottocoperta sono due: a poppa c'è quello per raggiungere la zona equipaggio che è distinto dalla scaletta che invece consente di arrivare al salone. È un volume molto ampio con due divanetti lineari contrapposti montati su due binari in modo da poterli avvicinare o allontanare dalle fiancate. La sensazione è quella di un grande salotto di casa. Procedendo verso prua si trova la zona pranzo. Le cabine sono tre. A centro barca ce ne sono due per gli ospiti, mentre l'armatoriale è a prua. In qualsiasi parte dello yacht ci si trovi, sia sopra, sia sottocoperta, la sensazione è sempre quella di avere a disposizione ampi e confortevoli spazi. Comfort e performance sono stati voluti, progettati e realizzati in ogni dettaglio.



VELOCITÀ MAX DI BOLINA NODI HAULING MAX SPEED IN KNOTS

9.3



SUPERFICIE VELICA M² SAILING SURFACE M²

344



RAPPORTO LUNG./LARG. L/W



3.6

DISLOCAMENTO DISPLACEMENT

38.5



YYACHTS GMBH
Nordstrasse, Greifswald
Germany
T. +49 (0) 3834 585877-1
www.yyachts.de

PROJECT

Surge-Projects by Javier Jaudenes (naval architecture and superstructure), David Thulstrup and YYachts Design Team (interiors)

SCAFO

Lunghezza f.t. 23,99m • Lunghezza al galleggiamento 22,40m • Baglio massimo 6,58m • Pescaggio standard 4,30m • Dislocamento a vuoto 38.500 kg • Zavorra 12.900 kg • Serbatoio carburante 1.300 l • Serbatoio acqua 1.300 l

MOTORE

Nanni T4.230 • Potenza 169,1 kW/230 cv • 4 cilindri in linea • Cilindrata 2.982 cc • Alesaggio per corsa 96mm x 103mm • Regime di rotazione massimo 3600 giri/minuto • Peso 350 kg

CERTIFICAZIONE CE CAT A

PREZZO 3.970.000 €

HULL

LOA 23,99m • LWL 22,40m • Maximum beam 6,58m • Draft 4,30m as standard • Light mass displacement 38,500 kg • Ballast 12,900 kg • Fuel tank volume 1,300 l • Water tank volume 1,300 l

MAIN PROPULSION

Nanni T4.230 • Outlet mechanical power 169,1 kW/230 hp • 4 in-line cylinders • Swept volume 2,982 cc • Bore&Stroke 96mm x 103mm • Maximal rotational speed 3600 min • Weight 350 kg

EC CERTIFICATION CAT A

PRICE 3.970.000 €

CONDIZIONI DELLA PROVA CONDITIONS ON TEST

Località //Place	Rosignano (LI)
Vento forza	Tra 8 e 11 nodi
Wind speed	Between 8 and 11 knots
Altezza onda //Wave height	30 cm
Persone a bordo //People on board	8
Carburante imbarcato	450 l
Fuel volume on board	
Acqua imbarcata	600 l
Water volume on board	



NONOSTANTE LE PERFORMANCE E LE DIMENSIONI, Y8 È MOLTO FACILE DA CONDURRE. MERITO DEL PIANO VELICO, DELL'ATTREZZATURA DI COPERTA E DELLA COSTRUZIONE FULL CARBON. DESPITE ITS PERFORMANCE AND SIZE, THE Y8 IS VERY EASY TO HANDLE. THANKS TO THE SAIL PLAN, DECK EQUIPMENT AND CARBON CONSTRUCTION.

Prestazioni a motore//Under power performance

Giri/min	Velocità kn	Rumore su scala A (cabina armatore) dB
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Sound level on scale A (owner cabin) dB
1500	6.0	49
2000	8.4	56
2500	9.8	57
2800	10.5	59
3000	11.3	60
3500	12.0	64

Prestazioni a vela//Under sail performance

Andatura	Angolo	Velocità Nodi	Vento Reale Nodi
Point of sail	Angle	Speed knots	Real Wind knots
Bolina stretta//Close Hauled	35°	8.1	8.7
Bolina stretta//Close Hauled	40°	9.3	10.1
Bolina//On the wind	45°	8.7	9.2
Bolina larga//Close reach	60°	7.8	9.8
Traverso//Beam reach	90°	7.1	11.5

In just a few years, Michael Schmidt's shipyard has produced no fewer than 24 units of the Y7 boat. And it was pretty much a given that among those 24 there would be at least one buyer who would want a bigger boat with a longer hull. They already had an 80 footer, as it was the first to be launched by the German yard, but it was time for something new. And the Y8 has been rebuilt, both above and below the waterline. The hull is new, made entirely of carbon fibre and just one centimetre shorter at 24 metres. The design is also new, as are the deck and the interior. It is a project developed to the owner's specifications, but the features that make it stand out would appeal to many: there is plenty of space, especially below deck, and it is easy to handle. The design and the solutions adopted are very original and the result of teamwork. The naval architecture and the deck were designed by Javier Jaudenes of Surge Projects. The interiors were designed by David Thulstrup, and then there is the work of the technical department at the Greifswald shipyard. The work was coordinated by the head of the design team at YYachts, Francesca Modica. Now that the introductions are over, let's look at what her work has actually produced. Starting with how well the boat handles when under way. Being easy to handle doesn't mean it doesn't perform well under sail, and in fact the Y8 sails just below wind speed. This is thanks to a sail plan that provides plenty of sail without making things too difficult for the skipper and crew. There is no backstay, allowing for a high

performance square top mainsail. The jib is self-tacking, but the mast has been moved aft to make room for a good-sized foresail. With the sails hoisted, we sailed close hauled at 35 degrees and maintained over eight knots with 8.7 true wind speed. At 45 degrees we got close to nine knots and I went over that as the wind increased to ten. The boat also performed very well downwind, and I took the readings with just the main sails - so you can imagine what the Y8 could do with a gennaker or spinnaker. The same goes for the engine. There is a 230 hp Nanni in the engine room, which means you can cruise at over ten knots and top out at twelve. If you need to make a long, windless crossing, the Y8 will give you a decent speed and the ability to go a long way. As well as the sail plan and the engine, it is the all carbon fibre construction and the limited displacement that the yard has managed to produce that have contributed to this good performance. The engine room is accessed from the dinette by moving the sofas and using the electronically operated hatch in the floor. It is easy to work in and provides comfortable access. The soundproofing is very effective. I noticed that when the hatch was open and the engine was running, the noise level really jumped. But when it was closed, it was no more than 60 decibels, even in the dinette. The lack of noise when underway is a really fundamental part of feeling comfortable. Aft of the engine room is the garage, which accommodates a tender of almost four metres with a special launch and recovery system - something else the designers

didn't overlook. The design is the sum total of input from a number of different people, both the in-house engineering department and external contractors, but in this case all the cooks have come up with the perfect broth. Indeed, the Y8 sails very well close hauled, reacts quickly when the wind picks up, but is never difficult or heavy to handle. And the areas on board are very well equipped. The tiller is close to the helmsman, but has room to work. All the lines go aft and the four winches are within easy reach. There is plenty of space in the stern for riggers, and for those who just want to sit back and relax, the cockpit is spacious and comfortable. There are two separate areas and the cockpit is always well protected. There are actually three options: a fabric bimini supported by four collapsible carbon-fibre poles; a hybrid solution that is a sort of extension of the sprayhood, again with the carbon-fibre poles; and finally a fixed hard top. So everyone gets the protection they want. There are two access points to go below deck: to the aft there is the one to reach the crew area, which is different from the ladder that leads to the saloon. It is a very spacious area with two sofas facing each other, mounted on rails so they can be moved closer together. It has the feel of a large living room in a house. Further forward is the dining area. There are three cabins - two midships for guests, while the master is in the bow. But wherever you are on the yacht, up or down, it always feels very spacious and comfortable. Comfort and performance have been researched, designed and executed down to the last detail. ▴



La costruzione full carbon consente di contenere il peso e avere ottime performance sotto vela e a motore.

The all carbon fibre construction means that the weight can be kept to a minimum and ensures excellent performance both under sail and when using the motor.



SERVICE

Dry docking
Refit & Repairs
Refurbishing
Authorized assistances
Emergency service

MANUFACTURING

Production
Boats

SALES

New yachts
Brokerage
Charter
Yacht management

OFFICIAL DEALER



SNO YACHTS

OLBIA (OT) - Via Indonesia (Loc. Su Arrasolu - Z.I. sett.2) - 07026 Olbia - Tel. +39 0789 5502 - www.snoyachts.com



Test



Controllo assoluto

Complete control

INTERNI E COPERTA SONO ALL'INSEGNA DEL COMFORT,
MA SENZA DIMENTICARSI LO STILE. LA CARENA È IDEALE PER
NAVIGARE IN SICUREZZA E SENZA FARE FATICA
THE INTERIOR AND DECK ARE DESIGNED FOR COMFORT
WITHOUT COMPROMISING ON STYLE. A PERFECT BOAT
FOR EASY AND SAFE NAVIGATION

by Niccolò Volpatic - photo by Giovanni Malgarini



17.16m

Cayman Yachts è un cantiere attento alle esigenze dei clienti e del mercato ed è indubbio che il walkaround sia una tipologia d'imbarcazione che negli ultimi anni ha riscosso notevole successo, tanto da essere proposta in misure sempre crescenti. Nasce così l'idea di un modello Cayman da oltre diciassette metri di lunghezza fuori tutto. I walkaround rappresentano una barca perfetta per godersi gli spazi all'aperto e hanno ormai sostituito quelli che una volta si chiamavano Center Console. Il tutto però deve poggiare su una carena efficiente. Del resto è una caratteristica che ha contraddistinto anche altri modelli del cantiere. Anche

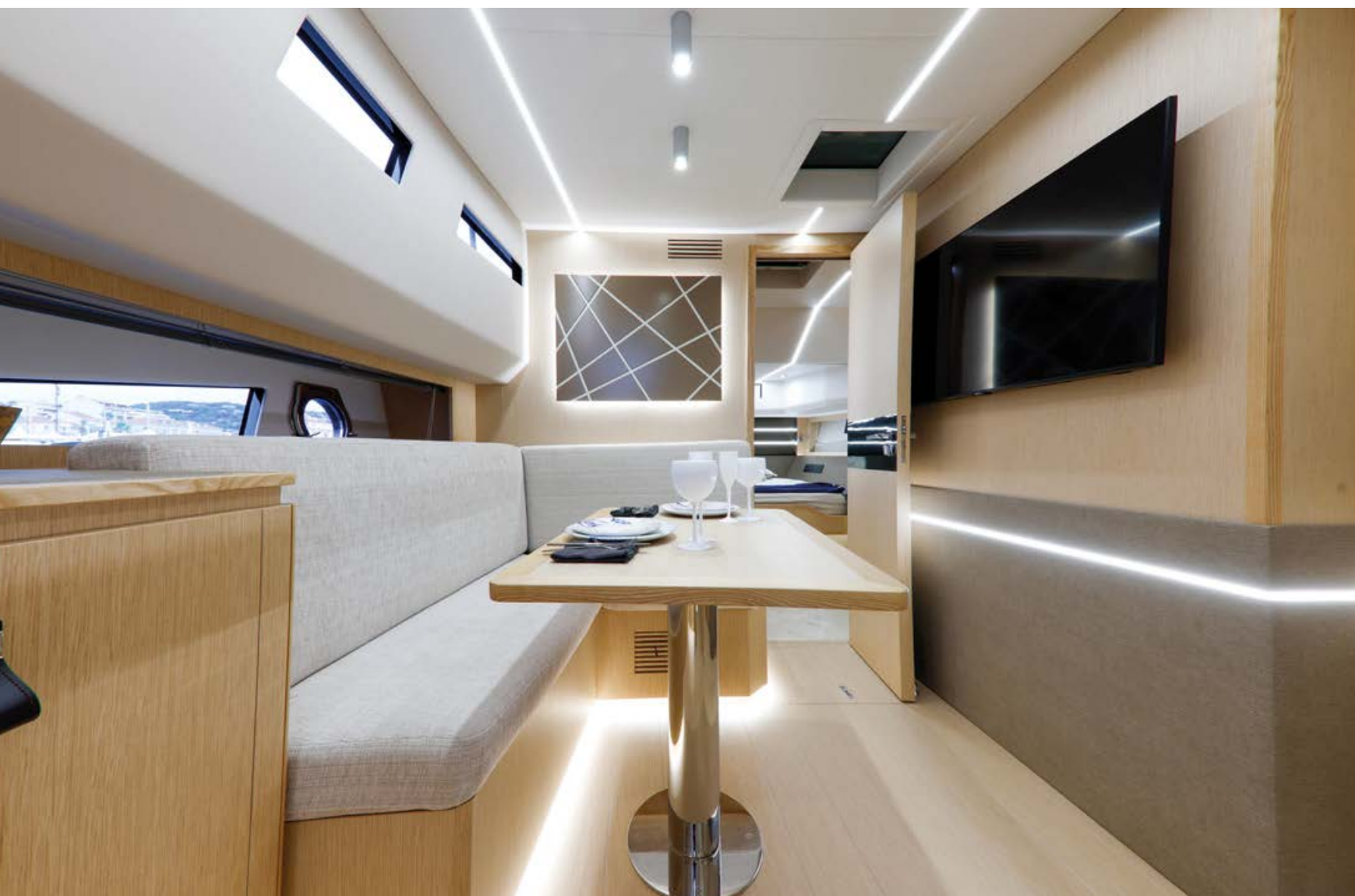
questo progetto è stato curato dallo Studio Ferragni, sia per le linee d'acqua, sia per interni e coperta. Ma partiamo dalle basi. *Cayman 540 WA* è stabile in navigazione, maneggevole e facile da condurre. Me ne accorgo quando attraverso le onde di scia dei mercantili di passaggio nel golfo di Genova, così come quando viro a tutta barra a velocità sostenuta. L'assetto è sempre corretto, anche in virata. La carena ha un deadrise di 17° con due pattini laterali molto larghi e un angolo negativo di un grado che serve a contrastare la spinta degli Ips e quindi a inclinare poco lo scafo. La barca sbanda il giusto. La sensazione è quella di una navigazione sicura e tranquilla. E l'assetto prua/

poppa, oltre a ottimizzare la spinta dei motori, consente anche di avere sempre un'ottima visibilità. A questo risultato contribuiscono gli interceptor di Volvo. Anche i propulsori sono Volvo e la trasmissione Ips. In prova ho avuto a disposizione la motorizzazione standard, ovvero Ips 650 con due D6 da 480 cavalli ciascuno. Meno di mille cavalli per diciassette metri di lunghezza e diciassette tonnellate di dislocamento. È una scelta equilibrata, ideale per chi non ama gli eccessi. Alla massima sono arrivato a poco meno di 27 nodi di velocità e per planare ne sono serviti quasi 14. La conseguenza è un consumo molto contenuto. Si naviga a 20 nodi con circa 120 litri/ora totali e alla massima



Tre cabine e due bagni con tanta abitabilità. La sensazione è che si possa rimanere a bordo a lungo senza litigare con gli ospiti.

There are three cabins and two bathrooms, all with excellent headroom. You get the feeling that you can spend a long time on board without bumping into each other.







LA VERSIONE FUORIBORDO PERMETTE DI AVERE COMUNQUE LA PIATTAFORMA BAGNO ABBATTIBILE PERCHÉ I MOTORI RIMANGONO SOTTO IL PRENDISOLE DI POPPA.

ON THE OUTBOARD VERSION, THE PLATFORM CAN BE RAISED TO KEEP THE ENGINES UNDER THE STERN SUNBATHING AREA.

si arriva a soli 184 litri. Il minimo di planata è ancor più significativo: solo 77 litri/ora! Un dato non comune per un'imbarcazione di queste dimensioni. Chi volesse più potenza, ma, va da sé, anche maggiori consumi, può scegliere tra due altre opzioni. Il cantiere propone gli Ips 800 con una coppia di D8 da 600 cavalli ciascuno. Più potenza rispetto alla versione standard, ma sempre non eccessiva, segno che il comfort in navigazione è un obiettivo irrinunciabile per il cantiere. E anche l'autonomia indica che si tratta di una barca fatta per navigare tanto. I serbatoi, infatti, hanno una capienza di 2.100 litri che, con dei livelli così contenuti di consumo, consentono di superare sempre le 300 miglia, perfino alla massima velocità. Infine, esiste anche una versione del 540 WA con tre fuoribordo Mercury V12 da 600 cavalli. In coperta l'hardtop ha la dimensione giusta: arriva a proteggere tutto il pozzetto, ma non il prendisole di poppa. È attaccato al parabrezza e quindi ripara bene la plancia, ma lateralmente l'aria fluisce senza ostacoli. Inoltre, i montanti di poppa sono poggiati sulle fiancate. È una soluzione che ormai si incontra



VELOCITÀ MAX NODI TOP SPEED KNOTS

26.7



AUTONOMIA MN RANGE NM

350



RAPPORTO PESO POTENZA MASS OUTLET POWER

kg
kW

24

RAPPORTO LUNG./LARG. L/W

3.4



CAYMAN YACHTS – FLAG MARINE GROUP SRL

Via dell'Industria, 19
I-57016 Rosignano Marittimo (LI)
T. +39 0586 764210
www.caymanyachts.it

PROGETTO

Ferragni Progetti

SCAFO

Lunghezza f.t 17,16m • Larghezza massima 5,00m
• Pescaggio 1,20m • Dislocamento 17.200 kg
• Serbatoio carburante 2.100 l • Serbatoio acqua 750 l

MOTORE

2 x Volvo Penta D6-Ips 650 • Potenza 353 kW
(480 cv) • 6 cilindri in linea • Cilindrata 5,50 l
• Rapporto di riduzione 1.853:1 • Regime di rotazione
3650 giri/minuto • Peso a secco 920 kg

CERTIFICAZIONE CE CAT B

PREZZO

Con 2 Volvo Penta Ips 650 (480 hp) D6 353 kW
979.200 € Iva esclusa

PROJECT

Ferragni Progetti

HULL

LOA 17,16m • Maximum beam 5,00m • Draft 1,20m
• Displacement 17,200 kg • Fuel tank volume 2,100 l
• Water tank volume 750 l

MAIN PROPULSION

2 x Volvo Penta D6-IPS 650 • Outlet mechanical
power 353 kW (480 hp) • 6 in line cylinders • Swept
volume 5,50 l • Compression ratio 1,853:1 • Maximal
rotational speed 3650 rpm • Dry weight 920 kg

EC CERTIFICATION CAT B

PRICE

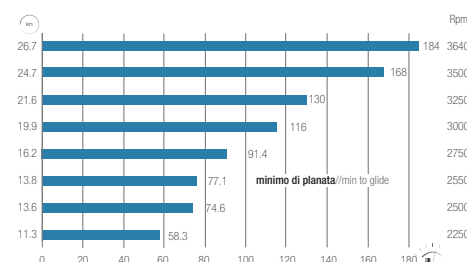
With 2 Volvo Penta IPS 650 (480 hp) D6 353 kW
engines. 979,200 € excluding VAT

CONDIZIONI DELLA PROVA CONDITIONS ON TEST

Località//Place Genova
Altezza onda//Wave height 20 cm
Vento forza//Wind speed 4 nodi//knots
Persone a bordo//People on board 6
Carburante imbarcato 735 l
Fuel volume on board
Acqua imbarcata 130 l
Water volume on board

VELOCITÀ IN NODI SPEED IN KNOTS

CONSUMI L/H FUEL CONSUMPTION L/H



Da zero a planata in 9 secondi

Gliding time of 9s from 0 to glide

Da zero a velocità massima in 29 secondi

Gliding time of 29s for a speed change from 0
to 26.7 knots (maximum speed)

LITRO MIGLIO (VELOCITÀ DI CROCIERA) L/ NA MI (CRUISING SPEED)

6



Giri/min	Velocità kn	Consumi totali L/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn	Rumore su scala A (in plancia) dB
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) L/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) L/ na mi	Range na mi	Sound level on scale A (at the dashboard) dB
2250	11.3	58.3	5.1	411	67
2500	13.6	74.6	5.5	381	68
2550	13.8	77.1	5.6	375	69
2750	16.2	91.4	5.6	375	70
3000	19.9	116	5.8	362	71
3250	21.6	130	6.0	350	72
3500	24.7	168	6.8	308	75
3640	26.7	184	6.9	304	76



**SOTTO IL PRENDISOLE
C'È IL GARAGE PER UN
TENDER DI 3,20 METRI.
UNDER THE SUNPAD
IS A GARAGE FOR A
3.20 METRE TENDER.**

spesso, ma è anche la migliore perché permette di muoversi agevolmente in pozzetto e anche di percepire uno spazio maggiore. Infine, in questa porzione di coperta mi ha convinto il pozzetto "chiuso" e quindi ben protetto, e un ripiano a poppavia del mobile cucina per garantire la convivialità anche di chi è impegnato a preparare da bere o da mangiare. All'estrema poppa, oltre al prendisole, sulla piattaforma bagno, è stato collocato un divanetto lineare, perfetto durante le soste in rada. Le fiancate abbattibili, inoltre, aumentano

la superficie della beach area già abbondante in virtù di una piattaforma di poppa dalle dimensioni generose. Sulla tuga c'è ovviamente un altro prendisole alla fine del quale ci sono due chaise longue e, in ultimo, all'estrema prua, perfino un divanetto che completa l'area living. È un walkaround di nome e di fatto. Muoversi a bordo non è mai un problema perché i passavanti sono ampi e gli allestimenti sono tutti al centro in modo da non risultare d'intralcio. Gli interni non sono da meno. Anche questi spazi appaiono sfruttati al meglio. Ci sono tre cabine e due bagni e tutti i locali hanno un'ottima abitabilità. L'armatoriale è a prua con un'altezza all'ingresso che supera i due metri e il bagno ha il box doccia separato. Le altre due sono a poppa, una matrimoniale e una con letti singoli paralleli con un bagno grande in condivisione. Un buon mezzo per godersi una crociera.

Cayman Yachts is a shipyard that pays close attention to what clients and the market are looking for. There is also no doubt that walkarounds have been very successful over the past few years and, as a result, an increasing number of them are being brought to market. This has led to the creation of a Cayman with an overall length of over 17 metres. Walkarounds are the perfect boat for enjoying the outdoors and have now replaced what used to be called centre consoles. But it all has to rest on an efficient hull. This is a feature that has also distinguished other models from the yard. As with other models, the design of both the interior and the deck comes from Studio Ferragni. But let's start with the basics. The *Cayman 540 WA* is stable underway and easy to manoeuvre and handle. I noticed this as we sailed over the wakes left by cargo ships in the Gulf of Genoa, and also



MARTINI MARINAS PONTILI GALLEGGianti DAL 1974

**UN PORTO SICURO,
MOLTE SOLUZIONI...
UNA QUALITÀ UNICA.**



QUALITÀ E INNOVAZIONE **100% MADE IN ITALY**

MARTINI ALFREDO S.P.A.

Via Centro Industriale Europeo, 43 | 22078 Turate (CO)

+39 02963941

marinas@martinialfredo.it - marinas.export@martinialfredo.it





when I turned sharply at high speed. It always maintained the correct trim, even when changing direction. The hull has a 17-degree deadrise with two very wide lifting strakes and a negative angle that helps control the thrust from the IPS and ensures the boat doesn't list too much; in fact, it heels just the right amount, even when turning. It feels safe and calm underway. The bow and stern trim, together with the optimised thrust

from the engines, means you always have excellent visibility. The interceptors also contribute to this - they are Volvo, as are the engines and the IPS gearbox. For the test, I had the standard engine, an IPS 650 with two 480 hp D6s. So less than a thousand horsepower for a 17-metre, 17-tonne boat. It's a balanced choice and perfect for someone who doesn't want to overdo it. I got up to just under 27 knots and needed just under 14 to plane.

Engine room

Le opzioni sono tante: fuoribordo o Ips. Quella standard prevede una coppia di motori da 480 cavalli ciascuno. Molto equilibrata e parca nei consumi.

There is a wide choice of outboard or IPS engines. The standard specification comes with a pair of 480 hp engines, which are well-balanced and don't use much fuel.



That means it doesn't use a lot of fuel. You can do 20 knots on a total of 120 litres per hour, and at top speed, you only need 184 litres. Even more impressive is the fuel consumption at the design minimum - just 77 litres per hour! That's not something you find every day in a boat of this size. If you want more power but, of course, more fuel consumption, there are two other options to choose from. The shipyard offers the IPS 800 with a pair of D8 engines, each with 600 hp. More power than the standard version, but still not excessive, a sign that comfort at sea is an essential objective for the shipyard. The range also shows that this is a boat made to be used, with tanks holding 2,100 litres, which means you can cover 300 nautical miles even at top speed. Finally, there is a version of the 540 WA with three Mercury V12 engines, each developing 600 horsepower. On deck we find a perfectly sized hard top: it protects the entire cockpit, but not the stern sunpad. It attaches to the windscreen, covering the helm station while allowing air to flow freely from the side. The stern supports are attached to the sides - something you see quite a lot of these days, but it is also the best way to do it, as it allows you to move around the cockpit easily and makes it feel bigger. Finally, what I liked about this part of the deck was the enclosed and well-protected style of the cockpit and the surface area aft of the galley, which provides a good space for socialising - including for those involved in preparing food and drink. The aft bathing platform has a sofa as well as a sun pad, which is perfect for time spent at anchor. The sides can be folded down to extend the beach area, which is already quite large. And of course, there is a second sun pad on top of the deckhouse, with two chaises longues at the end and, finally, a sofa in the bow to complete the living area. It is a walkaround, and not just in name. Getting around is never a problem thanks to the wide side decks and the layout, which puts everything in the centre and out of the way. The space below the deck is also well-utilised. There are three cabins and two heads, all with excellent headroom. The master cabin is in the bow, with over two metres of headroom at the door, while the bathroom has a separate shower cubicle. The other two cabins, one double and one twin, are in the stern and share a bathroom. This is a good boat on which to enjoy a cruise. ▴

We ensure that systems work better.

VULKAN

DO YOU REALLY WANT **TO SHAKE** CHAMPAGNE?



Let us erase
NOISE AND VIBRATIONS

- We troubleshoot
- We design
- We implement the solution

ENJOY YOUR HOLIDAY!



VULKAN Italia

Via dell'Agricoltura 2 | 15067 Novi Ligure

+39 0143 310211 | vendite.italia@vulkan.com | www.vulkan.com



Test



Love me tender

NY24 È NATO PER ESSERE
UN TENDER E LA NUOVA
VERSIONE, LIMO, ACCENTUA
ULTERIORMENTE QUESTA
CARATTERISTICA
DESIGNED AS A TENDER,
THE NY24'S NEW VERSION,
THE LIMO, EXTENDS THIS
VOCATION

by Niccolò Volpatic
photo by Andrea Muscatello

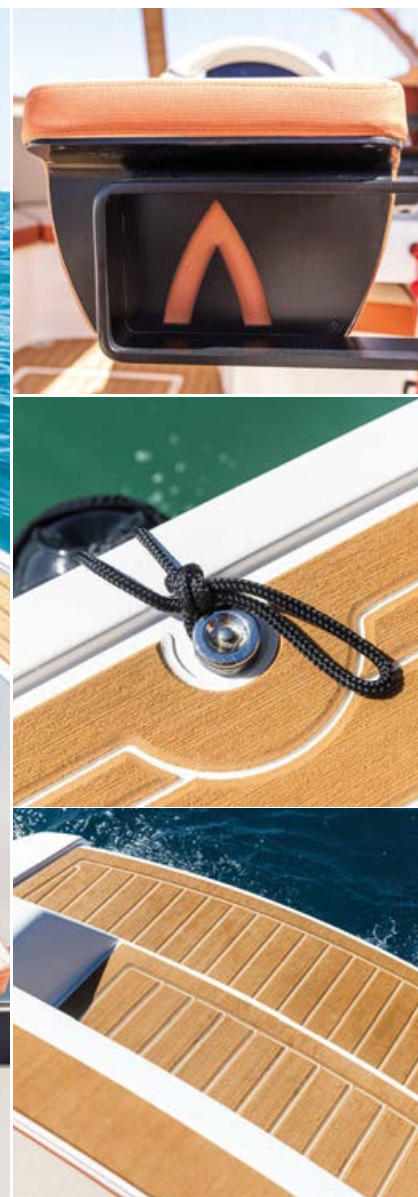
7.35m

Niente è fuori posto. *NY24 Limo* è un tender studiato fin nei minimi dettagli. La carena è la stessa del 24' cabinato. Il progetto è di ideaeITALIA con Alessio Battistini e Andrea Bernardini e, ovviamente, di Dario Messina titolare del cantiere. La domanda di partenza non è retorica: se un armatore dedica tanta attenzione alla qualità del suo mega yacht, perché non dovrebbe fare lo stesso per il tender? Non si tratta solo di un mezzo di servizio, ma anche di un biglietto da visita. È il tender che consente all'armatore e ai suoi ospiti di sbarcare a terra quando lo yacht è ormeggiato in rada. Ecco, quindi, un'imbarcazione realizzata con materiali particolari, ignifughi, traspiranti, flessibili e

riciclabili. Era così anche per la versione cabinata di *NY24* e *Limo* aggiunge un tassello. Il cantiere, infatti, ha scelto un teak sintetico di grande qualità. Una volta bagnato, aumenta il grip riuscendo a garantire una maggiore tenuta antiscivolo. Insomma, è un teak sintetico scelto per aumentare le performance. Ma non c'è solo questo. L'altezza, per esempio, che si ferma a un metro e 35 centimetri complessivi proprio per minimizzare le difficoltà di ricovero all'interno del garage. Ma, per avere un'altezza così contenuta, il cantiere ha ridotto la dimensione del parabrezza, mantenendola sufficiente per riparare dagli spruzzi e dal vento e aggiungendo qualcosa in più. Nel modello in prova, infatti, c'era una capottina che

protegeva timoniere e passeggeri. *NY24 Limo* ha una doppia vocazione: tender o trasporto passeggeri. Ed è per questo che si può scegliere tra tre diverse categorie di omologazione, passando in questo modo da otto a dieci o, addirittura, quattordici passeggeri imbarcabili. Il sistema di sospensioni è stato studiato apposta per semplificare le operazioni di alaggio e varo e perfino la scelta del motore non è casuale. La precedente versione cabinata è più pesante e monta un 300 cavalli. In questo caso, invece, dato che il peso è limitato a due tonnellate e mezzo, il motore è da 250 cavalli con piede poppiere. Il carburante è il gasolio, anche perché è lo stesso dei propulsori dello yacht principale. Evitare la benzina, infatti, permette di non dover fare rifornimento in due pompe differenti. Oltre a tutto questo c'è la carena con le sue performance. La cosa più importante, a mio parere, non è la velocità massima, di tutto rispetto dato che ho sfiorato i 35 nodi, mai consumi. In particolare, nel range tra 20 e 27 nodi.

IL TEAK SINTETICO È STATO SCELTO PERCHÉ OFFRE UNA TENUTA ANTISCIVOLO PERFINO MIGLIORE DI QUELLO TRADIZIONALE QUANDO È BAGNATO. SYNTHETIC TEAK HAS BEEN USED FOR ITS ANTI-SLIP PROPERTIES. EVEN WHEN WET, IT PROVIDES A BETTER GRIP THAN NORMAL TEAK.



VELOCITÀ MAX NODI TOP SPEED KNOTS

34.9



AUTONOMIA MN RANGE NM

250



RAPPORTO PESO POTENZA MASS OUTLET POWER

kg
kW

16

RAPPORTO LUNG./LARG. L/W

2.9



NEREA YACHT

Via del Lavoro, 9
I-60012 - Trecastelli (Ancona)
T. +39 071 7950578
www.nereayacht.com
info@nereayacht.com

PROGETTO

ideaelITALIA Alessio Battistini, Andrea Bernardini
e Dario Messina

SCAFO

Lunghezza ft. 7,35m • Larghezza massima 2,50m
• Pescaggio 0,50m • Dislocamento a vuoto 2.500 kg
• Serbatoio carburante 250 l • Serbatoio acqua 60 l

MOTORE

Yanmar 4LV250 • Potenza 184 kW (250 cv) • 4 cilindri
• Cilindrata 2,75 l • Alesaggio per corsa
92mm x 103,6mm • Regime di rotazione massimo
3800 giri/min • Peso a secco 334 kg

CERTIFICAZIONE CE CAT B/C/D

PREZZO

180.000 €, Iva esclusa

PROJECT

ideaelITALIA Alessio Battistini, Andrea Bernardini
and Dario Messina

HULL

LOA 7,35m • Maximum beam 2,50m • Draft 0,50m
• Light mass displacement 2,500 kg • Fuel tank
volume 250 l • Water tank volume 60 l

MAIN PROPULSION

Yanmar 4LV250 • Outlet mechanical power
184 kW (250 hp) • 4 cylinders • Swept volume 2,75 l
• Bore&Stroke 92mm x 103,6mm • Maximal rotational
speed 3800/min • Dry weight 334 kg

EC CERTIFICATION CAT B/C/D

PRICE

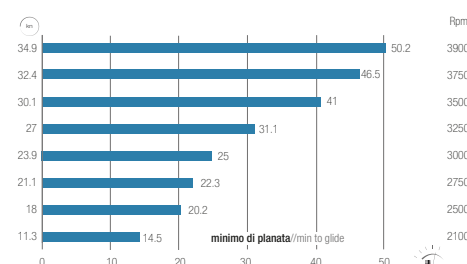
180,000€ Excl. VAT

CONDIZIONI DELLA PROVA CONDITIONS ON TEST

Località//Place Genova
Altezza onda//Wave height 0,5 m
Vento forza//Wind speed 18 nodi//knots
Persone a bordo//People on board 4
Carburante imbarcato 170 l
Fuel volume on board
Acqua imbarcata 60 l
Water volume on board

VELOCITÀ IN NODI SPEED IN KNOTS

CONSUMI L/H FUEL CONSUMPTION L/H



Da 0 a planata in 8 secondi
Gliding time of 8s from 0 to glide
Da 0 a velocità massima in 29 secondi
Gliding time of 29s for a speed change from 0
to 34.9 knots (maximum speed)

LITRO MIGLIO (VELOCITÀ DI CROCIERA) L/ NA MI (CRUISING SPEED)

1.0



Giri/min	Velocità kn	Consumi totali l/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn	Rumore su scala A (in plancia) dB
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) L/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) L/ na mi	Range na mi	Sound level on scale A (at the dashboard) dB
2100	11.3	14.5	1.3	192	73
2500	18.0	20.2	1.1	227	75
2750	21.1	22.3	1.0	250	75
3000	23.9	25.0	1.0	250	76
3250	27.0	31.1	1.1	227	78
3500	30.1	41.0	1.4	178	79
3750	32.4	46.5	1.4	178	81
3900	34.9	50.2	1.4	178	82



I CONSUMI SONO MOLTO CONTENUTI A QUALSIASI ANDATURA: NON SUPERANO MAI IL LITRO E MEZZO PER MIGLIO. DI CONSEGUENZA, L'AUTONOMIA È TANTA. FUEL CONSUMPTION IS VERY LOW AT ALL SPEEDS, NEVER EXCEEDING 1.5 LITRES PER NAUTICAL MILE. THIS MEANS IT HAS A CONSIDERABLE RANGE.

Il consumo a regime di crociera è molto contenuto, visto che è costante a un litro per miglio. Qual è il vantaggio? Che ha un'autonomia di ben 250 miglia, grazie alla capacità di 250 litri del serbatoio. Un tender non è fatto per attraversare l'oceano e nemmeno il Mediterraneo, ma se l'autonomia fosse scarsa, ci sarebbe la necessità di fare rifornimento spesso. L'altra caratteristica molto positiva, per la funzione che deve assolvere questa imbarcazione, è la velocità minima di planata. Sono sufficienti poco più di

undici nodi per mantenere lo scafo fuori dall'acqua ed è importante perché, se si deve accompagnare a terra gli ospiti quando il mare è agitato, poterlo fare evitando il dislocamento ed evitando una velocità eccessiva, lo si potrà fare nel massimo comfort. Niente spruzzi e niente colpi. Durante il test nel golfo di Genova c'era mezzo metro d'onda e soprattutto un vento piuttosto teso, ma la cappottina ha svolto il suo lavoro alla perfezione. I passeggeri, sedendosi sui divanetti nella zona di prua, sono sicuri di arrivare a terra perfettamente asciutti. Considerato che il motore è uno solo, la manovrabilità e l'assetto sono positivi. *NY24 Limo*, stringe bene la virata e, terminata la manovra, ritorna nella giusta posizione in pochi istanti. Volendo cercare il pelo nell'uovo, con mare formato e a velocità superiori ai trenta nodi, la V di prua della carena non è sufficiente a eliminare del tutto i salti. Del resto, se fosse stata molto profonda non avrebbe raggiunto le performance che riesce invece a ottenere sia alla massima velocità, sia al minimo di planata. In ogni caso, la velocità di 35 nodi è un'andatura che è riservata al timoniere quando è da solo e non certo quando la barca è carica di ospiti.

With nothing out of place, the *NY24 Limo* is a tender that has been carefully researched down to the smallest detail. The hull is the same as that of the 24ft cabin cruiser. The design comes from ideaeITALIA with Alessio Battistini and Andrea Bernardini and, of course, the shipyard owner Dario Messina. Everything starts with an important question - if an owner pays so much attention to the quality of his megayacht, why shouldn't he do the same for the tender? It's not just a service, it's a calling card - because tenders allow owners to land their guests when they're at anchor. And this is a boat made from unusual materials - ones that are fireproof, breathable, flexible and recyclable. The cabin version had all this, but the *Limo* has added something else to the equation. The boatyard has opted for high-quality synthetic teak, which provides a better non-slip grip when wet. It is a synthetic teak chosen for its performance. But there is more. For example, the height has been kept at 1.35 metres to make it easier to fit into the boat's garage. To achieve this, the yard has lowered the windscreen, while





ENJOY THE ULTIMATE LUXURY

UNINTERRUPTED TIME ON THE WATER



STABILIZZATORI PER BARCHE DA 45' A 95' E OLTRE

Se è vero che il tempo oggi è il vero lusso, ecco che gli stabilizzatori Smartgyro sono progettati per ridurre al minimo non solo il rollio della barca, ma anche i tempi di fermo dovuti ad assistenza e manutenzione. Benvenuti in una vita senza limiti!



FEEL THE MAGIC

smartgyro.com

 **METS** 20
TRADE 24

stand 11.321



Engine room

Uno Yanmar da 250 cv è più che sufficiente per raggiungere tutte le velocità che si desiderano. Inoltre, offre il vantaggio di garantire dei consumi molto contenuti.

A 250hp Yanmar is more than enough to get you up to any speed you want. But it also means you won't use much fuel.

keeping it high enough to keep out the spray and wind, and added something else. The unit we had for the test day had a canopy to protect the helm and passengers. The *NY24 Limo* can be used in two ways, as a tender or to carry passengers. And that is why you have a choice of three different layouts, with which the capacity of the boat can be increased from eight to ten or even fourteen passengers. The lifting hook mechanism has been designed to simplify launching and recovery, and the engine has been carefully selected. The cabin cruiser version is heavier and has a 300-hp engine. In this case, however, the weight has been reduced to 2.5 tonnes, so there is a 250hp stern-drive engine. And like the yachts, it runs on diesel, so it goes to the same pump for fuel. Then there is the hull and the performance it delivers. The most important thing, I would say, is not the top speed (we got up to almost 35 knots, so I have to say it is very respectable) but the fuel consumption figures. Especially between 20 and 27 knots. At cruising speed, it doesn't burn much fuel, with a constant consumption of one litre per nautical mile. What does this mean? Its 250-litre tank gives a range of up to 250 miles. Now, a tender isn't made to cross oceans, not even the Mediterranean.

But if it didn't have much range, you'd have to keep refuelling. The other very positive feature in terms of the intended use of the boat is its minimum planning speed. A speed of just over eleven knots is enough to get the hull out of the water, which is remarkable because you can travel comfortably and don't have to go too fast or stay in displacement mode if you have to land guests in rough seas. It doesn't hit the water or create spray. When we tested it in the Gulf of Genoa, the waves were 50cm high and - most importantly - the wind was pretty stiff, but the canopy did its job perfectly. Passengers sitting on the sofas in the bow can be confident that they will reach their destination completely dry. And considering there is only one engine, the trim and manoeuvrability are good. The *NY24 Limo* can turn tight and doesn't take long to get back into the right position. When it's rough and you're looking for faults, at over thirty knots the V-bow isn't enough to completely stop it from jumping off the waves. Of course, if it had been much deeper, the boat wouldn't have hit the marks it did, both in terms of minimum planning and top speed. But in any case, 35 knots is a speed that helmsmen should try on their own, not with the tender full of guests. ▴





FORESTI & SUARDI

The most solid tradition is the product of an incessant renewal.



METS MARINE EQUIPMENT
TRADE SHOW
19-20-21 NOV 2024
AMSTERDAM

Foresti & Suardi S.p.A.
Via Sarnico 32a, 24060 Predore (BG) via Zocco 13f, 25030 Adro (BS) – Italia
Tel. +39 035938066 – info@forestiesuardi.it – www.forestiesuardi.it

Test



A white speedboat with tan cushions is shown from a high angle, moving across a teal sea. The boat is positioned on the left side of the frame, angled towards the top right. The water has a textured, wavy appearance. The text 'Non manca nulla' is written in a large, white, cursive font across the top right, and 'Nothing missing' is written in a smaller, white, sans-serif font below it.

Non manca nulla

Nothing missing

LA COPERTA SFRUTTA BENE LO SPAZIO A DISPOSIZIONE SENZA DOVER RINUNCIARE A NULLA PER IL COMFORT DI UNA GIORNATA AL MARE. NEMMENO ALLA COMODITÀ DI MUOVERSI A BORDO CON FACILITÀ. THE DECK MAKES THE MOST OF THE AVAILABLE SPACE WITHOUT SACRIFICING ANYTHING, SO YOU CAN ENJOY A COMFORTABLE DAY ON THE WATER. ALSO IN TERMS OF EASE OF MOVEMENT ON BOARD

by *Niccolò Volpatic*

photo by *Andrea Muscatello*

8.50m



La consolle è elegante e pratica allo stesso tempo, con sufficiente spazio per tutti gli strumenti che deve ospitare.

The console is both elegant and practical, with plenty of space for all the instruments it has to house.

Il più piccolo della gamma SX è un battello di otto metri e mezzo di lunghezza fuori tutto e sette metri e quarantadue centimetri di omologazione. Quello che conta però è la larghezza: più di tre metri di baglio che si ferma sotto i due metri e mezzo con i tubolari sgonfi. È perciò carrellabile, senza costosi e complicati trasporti eccezionali. Una condizione fondamentale per un battello progettato per l'uso giornaliero. È assai probabile, infatti, che un gommone di questa taglia passi l'estate in acqua e l'inverno all'asciutto in qualche rimessaggio, non necessariamente uno vicino all'altro. La facilità di trasporto è pertanto una condizione a cui non si può rinunciare. SX27 è anche di semplice gestione. Un solo fuoribordo è più che sufficiente, come ha dimostrato durante il test sul Lago

di Garda. La motorizzazione singola, infatti, consente di limitare i costi di acquisto e di manutenzione. Il Verado V8 di Mercury da 300 cavalli mi ha permesso di raggiungere i 43 nodi di velocità massima con un consumo di soli 2,1 litri per miglio. Anche al minimo di planata, che ho registrato a poco più di 13 nodi di velocità, il consumo era simile: 1,7 litri per miglio. È la conferma dell'efficienza della carena: in un range di trenta nodi, cioè dai 13 del minimo di planata ai 43 della massima, il consumo varia solo di mezzo litro per miglio. È sempre costante, anche se la velocità varia molto. Le linee d'acqua dello scafo si comportano egregiamente sia quando il battello è appena uscito dall'acqua, sia quando naviga a velocità sostenute. Ma la cosa che ho apprezzato maggiormente è l'allestimento della coperta, soprattutto per quanto riguarda il comfort per una giornata al mare. Partendo da poppa, non si può non notare le dimensioni delle due plancette che affiancano il fuoribordo. Sono ampie e consentono di accedere facilmente al mare, ma c'è anche spazio a pruvavia del motore in modo da potersi spostare da un lato all'altro senza dover entrare nel quadrato del pozzetto. Il rischio che si corre quando le plancette sono così estese è che possano toccare l'acqua in navigazione. Non è il caso di SX27, anche perché l'assetto del battello è perfetto a qualsiasi velocità di crociera. La coperta si caratterizza, come tutti gli SX di Solemar, dalla consolle che si trova tutta a dritta. Questa soluzione consente di lasciare il lato sinistro al camminamento. Muoversi a bordo è pertanto molto semplice da poppa a prua. Per entrare in pozzetto, infatti, non è necessario scavalcare lo schienale di un divanetto e nemmeno aprire uno sportello. Il passaggio è aperto e agevole, così come quello da centro barca alla zona del prendisole di prua. Si potrebbe pensare che dedicare spazio ai passavanti sacrifichi per forza le dimensioni delle sedute. Sbagliato. In pozzetto i divanetti lineari ricoprono tutti i quattro lati del quadrato e al centro c'è spazio per montare il tavolino durante le soste in rada. A prua c'è ovviamente il prendisole e qui ho apprezzato la volumetria del musone che consente di dare un maggiore senso di protezione a questa zona. Inoltre, il musone è robusto e quindi non esposto a possibili sollecitazioni di ancora, catena e verricello quando si salta sulle onde a velocità elevata. Nonostante questo, non appesantisce la linea e soprattutto non ostacola la visibilità quando si naviga. La consolle, completamente ridisegnata dall'ufficio tecnico del cantiere, è ergonomica e sufficientemente spaziosa per accogliere tutta la strumentazione di bordo.



VELOCITÀ MAX NODI TOP SPEED KNOTS

43



AUTONOMIA MN RANGE NM

180



RAPPORTO PESO POTENZA MASS OUTLET POWER

kg
kW

10.3

RAPPORTO LUNG./LARG. L/W

2.7



SOLEMAR ITALIA SRL
Via Roggia Morlana, 1/3
I-24027 Nembro (BG)
www.solemaritalia.it

PROGETTO

Solemar Italia

SCAFO

Lunghezza f.t. 8,50m • Lunghezza di omologazione 7,42m • Larghezza massima 3,09m • Larghezza a tubolare sgonfio 2,48m • Diametro tubolari 0,65m • 6 compartimenti • Peso a secco 1.750 kg • Serbatoio carburante 300 l • Serbatoio acqua 54 l • Motorizzazione massima 300 cv

MOTORE

Mercury Verado 300 V8 • Potenza 223 kW (300 cv) • 8 cilindri • Cilindrata 4,6 l • Rapporto di riduzione 1,75:1 • Regime di rotazione massimo 5200-6000 giri/minuto • Peso a secco 239 kg

CERTIFICAZIONE CE

CAT B

PREZZO

132.500 € con 1 Mercury Verado 300 V8 –
Iva ed accessori esclusi

PROJECT

Solemar Italia

HULL

LOA 8,50m • Certified length 7,42m • Maximum beam 3,09m • Beam with deflated tubes 2,48m • Tube's diameter 0,65m • 6 compartments • Dry weight 1,750 kg • Fuel tank volume 300 l • Water tank volume 54 l • Maximum rated power 300 hp

MAIN PROPULSION

Mercury Verado 300 V8 • Outlet mechanical power 223 kW (300 hp) • 8 cylinders • Swept volume 4,6 l • Compression ratio 1,75:1 • Maximal rotational speed 5200-6000 rpm • Dry weight 239 kg

EC CERTIFICATION

CAT B

PRICE

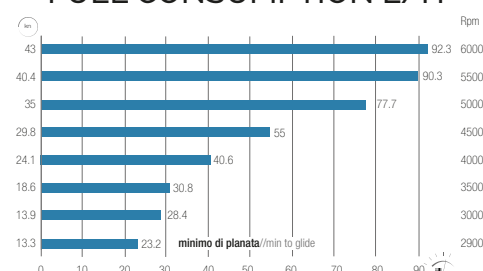
132.500 € equipped with 1 Mercury Verado 300 V8 –
Excl. Vat and accessories

CONDIZIONI DELLA PROVA CONDITIONS ON TEST

Località Lago di Garda
Place Lake Garda
Lago//Lake state Calmo//Calm
Altezza onda//Wave height 0,20 m
Persone a bordo//People on board 2
Carburante imbarcato 146 l
Fuel volume on board
Acqua imbarcata 0%
Water volume on board

VELOCITÀ IN NODI SPEED IN KNOTS

CONSUMI L/H FUEL CONSUMPTION L/H



Da zero a planata 2,5 secondi
Gliding time of 2.5s from 0 to glide
Da zero a massima velocità 20 secondi
Gliding time of 20s for a speed change from 0 to 43 knots (maximum speed)

LITRO MIGLIO (VELOCITÀ DI CROCIERA) L/ NA MI (CRUISING SPEED)

1.7



Giri/min	Velocità kn	Consumi totali L/h	Consumi litro miglio	Autonomia mn	Rumore su scala A (in plancia) dB
Engine rotational speed 1/min	Boat speed in knots	Total Fuel consumption (as volume flow) L/h	Total Fuel consumption (as volume hanging) L/ na mi	Range na mi	Sound level on scale A (at the dashboard) dB
2900	13.3	23.2	1.7	176	70
3000	13.9	28.4	2.0	150	71
3500	18.6	30.8	1.6	187	73
4000	24.1	40.6	1.7	176	77
4500	29.8	55.0	1.8	166	79
5000	35.0	77.7	2.2	136	80
5500	40.4	90.3	2.2	136	81
6000	43.0	92.3	2.1	142	84



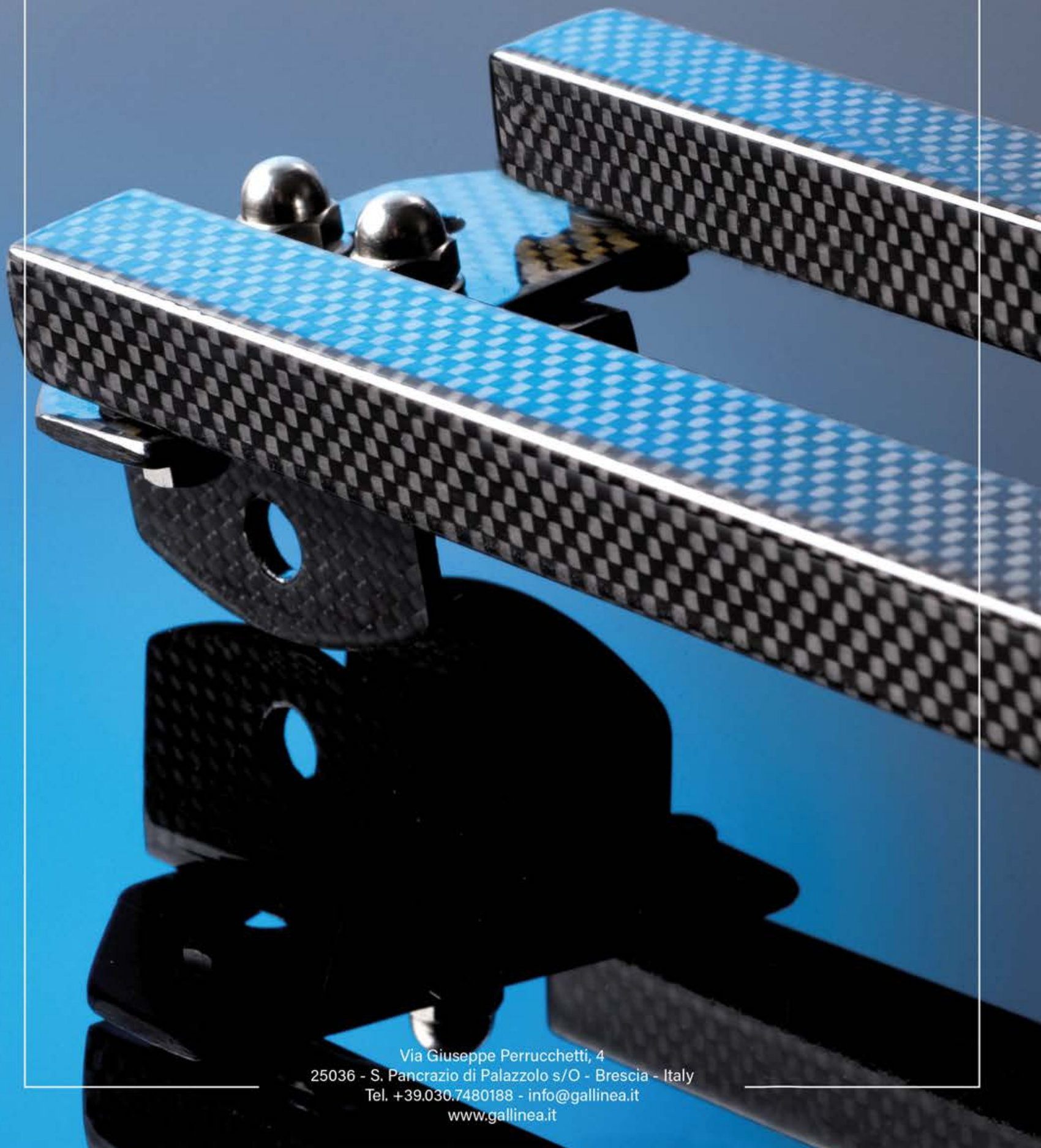
Il rollbar ospita il tendalino che protegge dal sole la parte centrale del battello, ma anche due pratici tientibene, ideali per chi si trova sul divanetto lineare di poppa, cioè quello più utilizzato dai passeggeri durante la navigazione. Per il comfort di un'intera giornata al mare è indispensabile il wc. SX27 non è cabinato e non ha volumetrie interne, ma dispone di un locale bagno sotto la consolle di guida. Anche qui l'accesso è ampio e comodo perché avviene attraverso il portello di prua. In definitiva, SX27 è un battello che ottimizza al meglio lo spazio a disposizione. Muoversi a bordo con facilità è una caratteristica di tutta la gamma SX di Solemar rispettata anche nel modello più piccolo.

The smallest in the SX range is 8.5 metres long overall, but it is certified at 7.42 metres. The important thing is the beam - it's over three metres wide, but when you deflate the tubes, that figure shrinks to under 2.5 metres. This means you can put it on a trailer without the expense and inconvenience of special transport. An essential advantage for a boat designed for daily use. An RIB of this size is likely to spend the summer on the water and the winter dry-docked somewhere that isn't necessarily nearby. So ease of transport is an essential feature. The SX27 is also easy to handle. Just one outboard is more than enough, as it showed during our test on Lake Garda. And just one engine means a lower initial price and lower maintenance costs. The 300-horsepower Mercury Verado V8 enabled me to get to 43 knots, using just 2.1 litres per nautical mile. Even at the planning minimum, which I reached at just over 13 knots, we were using a similar amount: 1.7 litres per mile. That is a confirmation of how efficient the hull is - so for a span of 30 knots there is a variation of just half a litre per mile. Fuel usage is constant, even though speed can vary significantly. The waterlines work very well both when the boat is just rising out of the water, and also when you go at high speed. But the thing that I most appreciated is how the deck was set up, especially when you are talking about a day on the water. Starting from the stern, you can hardly miss how large the platforms around the outboard are. Being so big, they mean you

Come gli altri modelli della gamma SX, in coperta c'è tutto quel che serve, senza rinunciare alla facilità di muoversi a bordo.

Like all the other models in the SX range, you have everything you need on deck, but you can still move around easily on board.

Gallinea



Via Giuseppe Perrucchetti, 4
25036 - S. Pancrazio di Palazzolo s/O - Brescia - Italy
Tel. +39.030.7480188 - info@gallinea.it
www.gallinea.it



Engine data

Trecento cavalli sono più che sufficienti per prestazioni esaltanti. Probabilmente si comporterebbe bene anche con 50 cavalli in meno.

Three hundred horsepower is more than enough to provide some thrills, and it would probably do just as well with fifty horsepower less.

can get into the water easily, but there is also room forward of the engine so you can get from one side to the other without actually having to go into the cockpit area. The trouble you can get with such extensive stern platforms is that they can sometimes touch the water when underway. That doesn't happen with the SX27, not least because the boat holds a perfect trim at every speed. The deck, like all of the Solemar SX series, features an offset console, in this case, it is right to starboard. That means the port side is freed up to get around, and moving from stern to bow is straightforward. You don't

need to clamber over the backs of sofas to access the cockpit, or even open a gate. It is open and easy to use, as is the way through from the amidships area to the sun pad in the bow. You might think that setting aside room for the gangways might have to mean making the seats smaller. But you would be wrong. Sofas cover all of the four sides of the cockpit and in the middle, there is room to set up the table during stops at anchor. On the foredeck, there is of course a sun pad, and I liked the way that area felt more protected because of the size of the bow roller. It looks strong and so not prone to being pulled by the anchor, chain and windlass when slamming waves at high speed. Despite that, it doesn't weigh down the lines and above all doesn't block the sightlines from the helm. The console, which has been completely redesigned by the yard's technical department, is ergonomic and large enough for all of the instrumentation. The rollbar houses the awning which protects the central section from the sun, and also has two useful grab handles, which are just right for anybody sitting on the aft sofa, which is the one that passengers use most when underway. A toilet is essential for the comfort of a full day at sea. The SX27 is not a cabin cruiser and has no interior volume, but it does have a head under the helm console. Again, access is easy and convenient through the bow hatch. All in all, the SX27 is a boat that makes the most of the space available. Ease of movement on board is a feature of the entire Solemar SX range, and this smaller model is no exception. ▲





sintesi
interiors



An Italian STORY



DALLE PRIME POMPE A MEMBRANA
INDUSTRIALI FINO AGLI ACCESSORI
QUASI CUSTOM PER I CANTIERI.
IL MADE IN ITALY SI TROVA ANCHE
IN SALA MACCHINE
FROM THE FIRST INDUSTRIAL
DIAPHRAGM PUMPS TO ALMOST
TAILOR-MADE ACCESSORIES FOR
CONSTRUCTION SITES. MADE IN
ITALY ALSO IN THE ENGINE ROOM

by Niccolò Volpato



“Un giorno è entrato in azienda un signore con una pompa a membrana del 1968. L'aveva smontata dalla sua barca, se non ricordo male, si trattava di un Baglietto Ischia e ci chiese di ripararla. In tutti i modi io e mio fratello abbiamo cercato di convincerlo di lasciarcela, ma non c'è stato verso. Ci disse che funzionava perfettamente da 50 anni e quindi non era disposto a sostituirla, la voleva assolutamente riparare. Noi l'avremmo messa in esposizione come se fosse in un museo perché era la pompa a membrana più antica che ci era capitata tra le mani”. Tra i tanti racconti di Pietro e Fortunato Calabrò, questo mi sembra che riassume al meglio il valore della loro azienda e l'orgoglio che i due titolari provano. FEIT ha sede al Volpiano, in provincia di Torino, ma, anche se poco distante, la sede storica era un'altra. L'azienda fu fondata nel 1946, i due fratelli Calabrò la rilevarono nel 1997. Anche il nome un tempo era leggermente diverso: F.E.I.T. Pompe, oggi semplicemente FEIT. *“Lo abbiamo cambiato perché non facciamo più semplicemente pompe, ma anche serbatoi, avvolgicavo, separatori aria/acqua, serrande, boiler e casse batterie. Il catalogo è ricchissimo, ma la produzione è tutta interna e non si tratta di un catalogo 'commerciale' che mette insieme prodotti realizzati da altri”*, afferma Pietro Calabrò. All'inizio, nell'immediato dopoguerra, si produceva una pompa a membrana a corrente continua. Era un prodotto molto semplice, che richiedeva poca manutenzione e indistruttibile. Come è facile immaginare la Fiat era uno dei clienti

principali, ma non tanto per l'automotive, quanto, piuttosto per la produzione industriale. L'azienda si trovava a Torino, in città, circondata dalla Fiat, dall'Iveco e da tante altre realtà industriali. Quella pompa a membrana, che comunque si produce ancora, non aveva tecnologie complesse e faceva bene il suo lavoro che era, ed è, quello di travasare liquidi. Nel 1997 c'è stata la svolta, con l'acquisto dell'azienda da parte dei fratelli Calabrò. *“Prima del nostro arrivo, l'azienda aveva puntato molto sulla commercializzazione, tralasciando la produzione. Noi abbiamo deciso di tornare a produrre a pieno ritmo”*, racconta Fortunato. Fu una scelta saggia, anche perché si era all'alba di Internet e un catalogo di prodotti, soprattutto se non adeguatamente attrezzato al cambiamento che l'online imponeva, rischiava di non avere successo. *“Nel '98, solo un anno dopo aver rilevato l'azienda, ci siamo presentati al Salone Nautico di Genova”*. La nautica è stata una destinazione naturale per i prodotti FEIT. L'esperienza precedente dei fratelli Calabrò era nel ramo delle materie plastiche e così al bronzo e all'acciaio affiancarono anche componenti in PVC. Fu una sorta di customizzazione del prodotto per andare incontro alle richieste dei cantieri. Non è che ogni singola pompa viene prodotta su misura, ma se un cantiere ha delle esigenze particolari per una gamma di imbarcazioni, alla FEIT lo accontentano. *“Oggi il rapporto con i cantieri nautici è di collaborazione – afferma Pietro Calabrò – loro ci chiedono soluzioni e noi diamo suggerimenti*

su come installare e far lavorare i nostri prodotti al meglio”. Sono nati così anche i ventilatori e i primi a richiederli sono stati Azimut e Absolute. Nelle sale macchine di oggi c'è meno spazio e motori e impianti sono sempre più grandi e potenti. La ventilazione è fondamentale per mantenere il locale a una temperatura accettabile. La FEIT ha studiato dei ventilatori in grado di ottimizzare le prestazioni, occupando il minor spazio possibile. Dai ventilatori si è poi passati alle serrande tagliafumo e tagliafuoco e ai separatori aria/acqua. Ai 3.000 m² di capannoni della sede di Volpiano, nei prossimi mesi se ne aggiungeranno altri mille proprio per fare fronte alle tante richieste di serrande tagliafuoco. Tutta la produzione è mirata alla qualità del prodotto. I primi separatori aria/acqua, per esempio, sono stati studiati insieme all'Università di Torino per testarne l'efficacia. Oggi rispettano sia le normative USA, sia quelle UE. Anche la produzione degli avvolgicavo da banchina è nata su esplicita richiesta del Cantiere delle Marche e oggi fanno parte del ricco catalogo dell'azienda. *“L'obiettivo è fare sempre qualcosa di meglio e quindi ci siamo chiesti cosa si potesse fare di diverso su un avvolgicavo. Abbiamo così deciso di eliminare quegli elementi meccanici di arresto e ripartenza del cavo e i microswitch perché col tempo si possono usurare. I nostri avvolgicavo hanno solo sensori di prossimità di tipo industriale e IP68 per non soffrire acqua e salsedine”*. Anche i serbatoi sono custom,





così li vogliono i cantieri e i progettisti per ottimizzare gli spazi. In questo caso FEIT cura le saldature, testa l'inclinazione e la capacità di trattenere i liquidi senza sversamenti che è molto importante poiché evita danni ambientali. Quella di FEIT non è una storia eccezionale. Molte aziende nautiche italiane sono così, o almeno, lo sono quelle che hanno successo ed esistono da molti anni. Sono capaci di fare prodotti di qualità e di venire incontro alle esigenze dei cantieri. Non lavorano sulla quantità, nel senso dei milioni di pezzi, ma sulla qualità. E la qualità paga.

“One day a gentleman turned up with a 1968 diaphragm pump. He had removed it from his boat. If I remember correctly, it was a Baglietto Ischia and he asked us to repair it. My brother and I tried everything to convince him to change it, but he just wouldn't. He said it had worked perfectly for fifty years, so he didn't want to change it and he really wanted to fix it. We would have put it on display as if it were in a museum because it was the oldest diaphragm pump we had ever handled”. Of all the stories told by Pietro and Fortunato Calabrò, this is the one that best sums up the values of their company and the pride the two owners take in it. FEIT is based in Volpiano, in the province of Turin, but its origins lie elsewhere, albeit not far away. The company was founded in 1946 and taken over by the Calabrò brothers in 1997. At that time the name was slightly different: F.E.I.T. Pompe, now simply 'FEIT'. “We changed it because we no longer only produce pumps, but also tanks, cable reels, water separators, rolling shutters, dampers, boilers and battery cases. We have a very extensive catalogue, but everything is made in house and it is not just a list of things we could sell but that other people make”, says Pietro Calabrò. In the beginning, right

after the war, they made a DC diaphragm pump. It was a very simple product that didn't need much maintenance and was indestructible. As you can imagine, Fiat was one of their main customers, but not so much for cars as for their industrial output. The company was based in the city of Turin, surrounded by Fiat and the Iveco truck company and many other industrial groups. So the diaphragm pump, which is still in production today, didn't use any complex technology and did its job well - transferring liquids. The big change came in 1997, when the company was bought by the Calabrò brothers. “Before we arrived, the company had focused a lot on marketing while rather neglecting the production element. We decided to start producing full-out again”, says Fortunato.

IL FATTURATO È DI 5 MILIONI DI EURO E I DIPENDENTI SONO 32, SEI DEI QUALI IMPEGNATI NEGLI UFFICI. LA NAUTICA RAPPRESENTA L'80% CIRCA DEL FATTURATO, DIVISO A METÀ TRA FORNITURE PER CANTIERI ITALIANI ED EXPORT. THEY HAVE A TURNOVER OF FIVE MILLION EUROS AND 32 EMPLOYEES, SIX OF WHOM WORK IN THE OFFICE. YACHTING ACCOUNTS FOR ABOUT 80% OF THEIR TURNOVER, HALF OF WHICH GOES TO ITALIAN SHIPYARDS AND HALF TO FOREIGN CLIENTS.



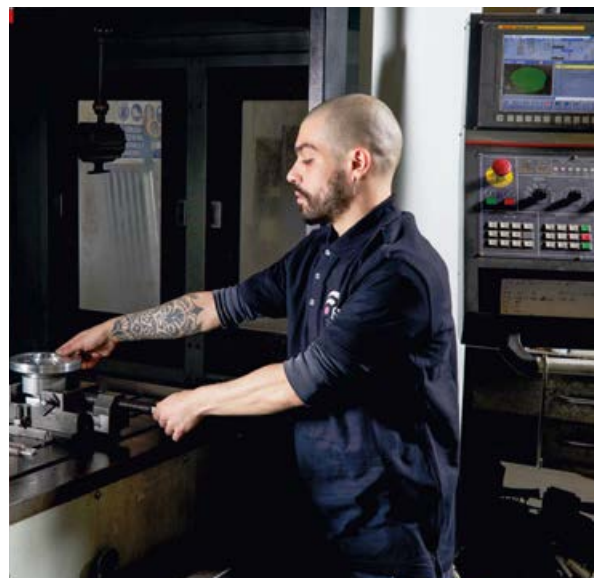


IL CATALOGO HA MIGLIAIA
DI ACCESSORI TRA POMPE,
AUTOCLAVI, ELETTROPOMPE,
VENTILATORI, SERRANDE, CASSE
BATTERIE, SEPARATORI ARIA/
ACQUA E AVVOLGICAVO.





FROM PUMPS, AUTOCLAVES
AND ELECTRIC PUMPS TO
DAMPERS, BATTERY CASES,
WATER SEPARATORS AND CABLE
REELS, THE CATALOGUE HAS
THOUSANDS OF ACCESSORIES.





«OGGI IL RAPPORTO CON I CANTIERI NAUTICI È DI COLLABORAZIONE, LORO CI CHIEDONO SOLUZIONI E NOI DIAMO SUGGERIMENTI SU COME INSTALLARE E FAR LAVORARE I NOSTRI PRODOTTI AL MEGLIO».

«THE RELATIONSHIP WE HAVE WITH THE SHIPYARDS IS ONE OF PARTNERSHIP: THEY ASK US FOR SOLUTIONS AND WE PROPOSE HOW TO INSTALL OUR PRODUCTS AND MAKE THEM WORK BETTER».

PIETRO CALABRÒ

That was a wise choice, not least because the Internet was just starting out and a product catalogue, especially if it was not suitably fitted out for the changes that being online obliged, was in danger of failing. "In 1998, just a year after we had taken over, we went to the Genoa Boat Show". Boats were a natural fit for FEIT products. The Calabrò brothers had previously worked in the plastics sector, and so they added PVC components to the existing bronze and steel parts. It was a kind of product customisation in order to meet the requirements of boatyards. It isn't a matter of every single pump being made to measure, but if a yard has special needs for a range, then FEIT are happy to handle it. "The relationship we have with the boatyards is a partnership", says Pietro Calabrò. "They ask us for solutions and we come up with suggestions on how to install our products and how to get the most out of them". That is how their ventilators were first developed, with Azimut and Absolute being the first to request them. Engine rooms these days have less room, and the engines and other units are getting bigger and more powerful. Ventilation is essential to keep the area at an acceptable temperature. FEIT has researched the issue so as to optimise how the ventilators work, and fit them into as small a space as possible. They then moved on to exhaust and fire shutters, and air-water separators. The demand for fire dampeners means that over the next few months a further thousand square

metres will be added to the existing 3,000m² of work facilities at the Volpiano base. All output focuses on quality. The first air-water separators, for example, were developed, and tested for efficiency, together with the University of Turin and are now aligned with both US and EU regulations. The dockside cable reels were also developed after a direct request - from the Cantiere delle Marche in this case - and are now part of the company's extensive product range. "We are always looking to make things better, and so we asked ourselves if we could do something different with a cable reel. So we decided to get rid of the mechanical stop-and-release parts and the microswitches because they wear out over time. Our cable reels only use industrial-grade proximity sensors and IP68 so that they aren't affected by water and saltness". Their tanks are also custom made, as that is what boatyards and designers ask for so as to optimise space usage. FEIT focuses on the quality of the welding, checks how they work when not level and how well they hold liquids without spilling - which is very important as it prevents environmental damage. The FEIT story isn't unusual. Many Italian firms in the yachting sector are similar, or at least the ones that are successful and have been around for years. They can make high-quality products and meet yards' needs. They aren't bothered about churning out millions of units: they prefer quality over quantity. And quality pays. ▴



L'azienda nasce a Torino nel 1946 e nel 1997 viene rilevata dalla famiglia Calabrò. L'attuale sede di Volpiano in provincia di Torino è di 3.000 m² ai quali si aggiungeranno altri 1.000 m² nei prossimi mesi.

Founded in Turin in 1946, the company was taken over by the Calabrò family in 1997. It is now based outside the city, with three thousand square metres of facilities, with a further 1,000m² to be added in the coming months.

MANDAYACHTS®

CANTIERI NAVALI



105

107

109

per info e prove in mare: marketing@mandayachts.it

WWW.MANDAYACHTS.IT

Focus

Tecnologie all'avanguardia

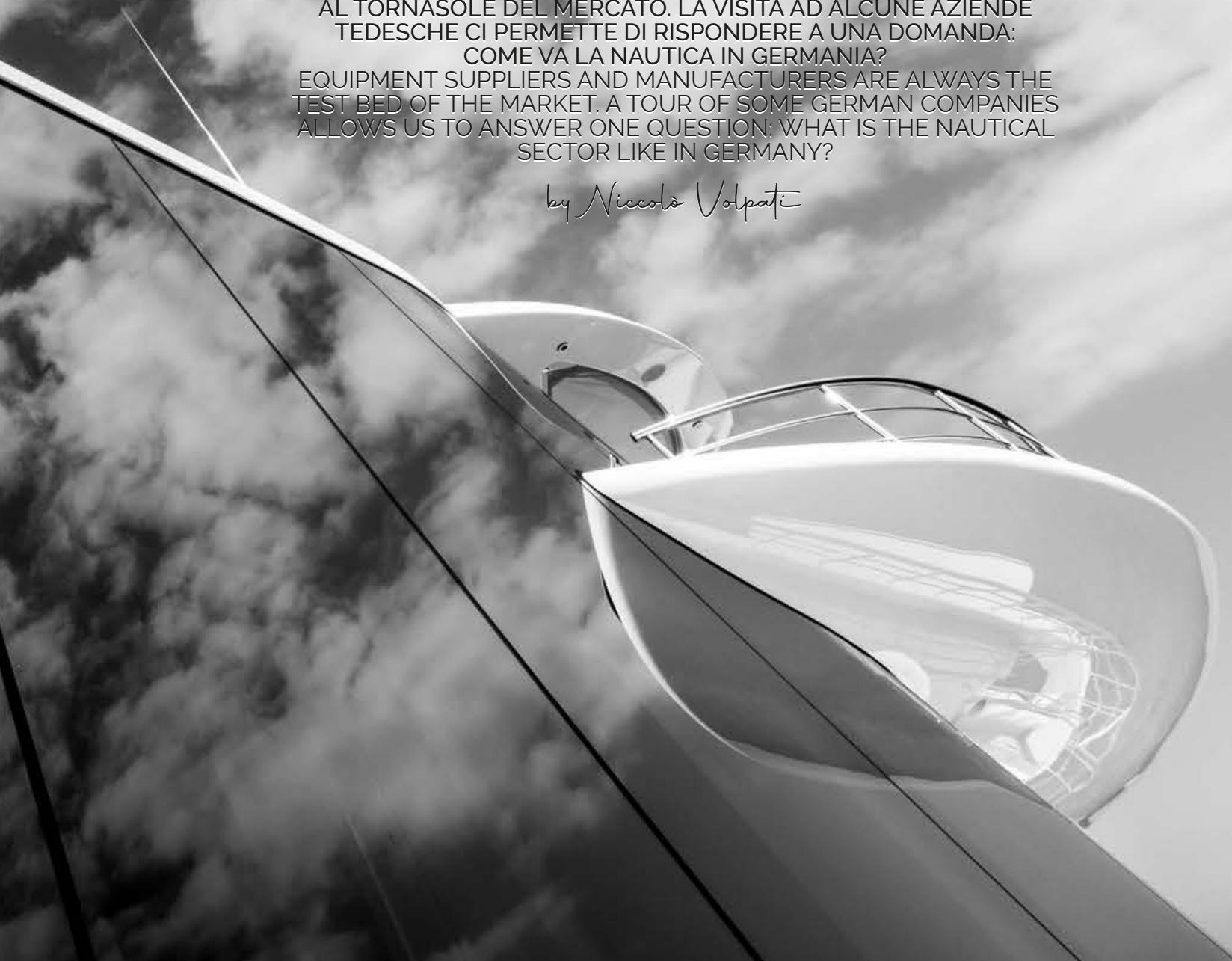
State-of-the-art technologies

FORNITORI E ACCESSORISTI SONO DA SEMPRE LA CARTINA
AL TORNASOLE DEL MERCATO. LA VISITA AD ALCUNE AZIENDE
TEDESCHE CI PERMETTE DI RISPONDERE A UNA DOMANDA:

COME VA LA NAUTICA IN GERMANIA?

EQUIPMENT SUPPLIERS AND MANUFACTURERS ARE ALWAYS THE
TEST BED OF THE MARKET. A TOUR OF SOME GERMAN COMPANIES
ALLOWS US TO ANSWER ONE QUESTION: WHAT IS THE NAUTICAL
SECTOR LIKE IN GERMANY?

by Niccolò Volpati



Il PIL della Germania nel 2023 ha registrato un calo dello 0,3% e nei primi mesi del 2024 è andato anche leggermente peggio delle previsioni. La Germania è in recessione e la performance peggiore che ha influito sul calo del PIL è quella dell'industria, che è scesa del 2% in un anno. I costi dell'energia, l'inflazione, l'aumento dei tassi d'interesse sono le cause principali, così come in altre parti d'Europa. Ma gli analisti sostengono che quello tedesco sia il mercato più in difficoltà nel vecchio continente. Italia e Spagna, per esempio, pur nella contingenza di un momento poco favorevole, danno segnali di ripresa che in Germania ancora non si vedono. Anche per questo l'invito di Deutsche Yachten per visitare una decina di aziende mi è sembrata un'occasione molto interessante da cogliere al volo. Deutsche Yachten è l'associazione delle aziende tedesche dei mega yacht e il tour mi ha permesso di visitare una decina di queste. Si tratta soprattutto di aziende di fornitura e subfornitura che, come è noto, rappresentano un ottimo indicatore per saggiare il polso della situazione. Inoltre, queste dieci aziende sono realtà piuttosto eterogenee: alcune piccole e medie imprese, altre, invece, realtà industriali con migliaia

di dipendenti, che non lavorano solo per la nautica. Molte sono aziende familiari con una storia molto lunga alle spalle, qualcuna invece è nata pochi anni fa. Insomma, un bel campione per farsi un'idea di come l'industria nautica tedesca se la stia passando. E l'impressione è stata molto diversa da quella dei dati sulla recessione e sul PIL della Germania del 2023. Il motivo principale è che i mega yacht sono diventati super yacht e, come mi ha spiegato Henning von der Thüsen, Managing Director di Tilse: *"Se prima fornivo vetrerie per tre yacht da 50 metri di lunghezza, oggi Oceanco me le chiede per due da 100 metri"*. Insomma, cala il numero, ma aumenta il lavoro proprio perché le barche sono sempre più grandi. Il secondo motivo è che si tratta di una produzione altamente tecnologica. Anche le aziende più piccole, antiche e a gestione familiare, non hanno mai smesso di innovare e innovarsi. E il terzo motivo è che la nautica non rappresenta l'unico cliente e, in alcuni casi, nemmeno il più importante in termini di fatturato. Molte delle aziende che ho avuto occasione di visitare fanno forniture per il settore militare, tedesco, ma non solo. I militari pretendono prodotti qualitativamente elevati e tecnologicamente

all'avanguardia, ma sono anche ottimi clienti che mai si mettono a trattare sul prezzo. Ed è per questo che le aziende tedesche hanno visto crescere la porzione di fatturato verso il settore "navy".

Germany's GDP will fall by 0.3% in 2023 and the trend in the first months of 2024 has been slightly worse than expected. Germany is in recession, and the worst performer in terms of GDP decline is the industrial sector, which is down 2% in a year. Energy costs, inflation and rising interest rates are the main culprits, as in other parts of Europe. However, analysts claim that the German market is struggling the most on the old continent. Italy and Spain, for example, are showing signs of recovery, albeit at an unfavourable time, that are not yet evident in Germany. That is why the invitation from Deutsche Yachten to visit a number of companies in Germany seemed like a very interesting opportunity that I decided to take up immediately. Deutsche Yachten is the association of German mega yacht companies and the tour allowed me to visit about a dozen of them. These are mainly suppliers and sub-contractors, which is an excellent way of taking the pulse of the market. Moreover, the ten companies I visited are quite heterogeneous: some are small and medium-sized, others are industrial companies with thousands of employees, also because they do not only work for the nautical industry. Many are family-run businesses and are still so today, although they have a long history, while others have only been established for a few years. In short, a nice sample to get an idea of how the German marine industry is doing. And the impression was very different from the figures we had about the recession and German GDP in 2023. The main reason for this is that mega yachts have now become super yachts, and as Henning von der Thüsen, Managing Director of Tilse, explained to me: *"Whereas I used to supply glass windows for three 50-metre yachts, today Oceanco orders*



Alexseal



Alexseal

windows for two 100-metre yachts". In short, the number of yachts is going down, but the amount of work is going up, precisely because the yachts are getting bigger and bigger. The second reason is that our production is highly technological. Even the smallest, oldest, family-run companies have never stopped innovating the industry and themselves. And the third reason is that the nautical industry is not the only customer, and in some cases not even the most important one in terms of turnover. Many of the companies I visited supply the German military, but not only. The military demands high quality and technologically advanced products, but it is an excellent customer that never negotiates on price. This is why German companies have seen an increase in the proportion of their sales coming from the naval segment.

Alexseal

Fa parte del gruppo Mankiewicz, che ha una lunga storia perché nasce addirittura nel 1895. Produce vernici per l'industria, l'aviazione e l'automotive e, circa venti anni fa, l'azienda ha creato il brand Alexseal, dedicato specificatamente ai prodotti per la nautica con una predilezione per i super yacht. Tra le 101 barche più grandi al mondo realizzate nel 2024, ben 39 sono

state verniciate con i loro prodotti. Nella sede di Amburgo ci sono circa 9.000 dipendenti e il catalogo è costituito da oltre un milione di prodotti. Il magazzino è ovviamente efficiente e molto organizzato, ma la caratteristica che distingue Alexseal da altri competitor è quello di aver creato un sistema che consente un contatto diretto tra il cliente e il responsabile commerciale di un determinato settore. In questo modo, anche se il catalogo è molto ricco, è facile poter comunicare con chi tratta la linea di prodotti per la nautica.
www.alexseal.com

It is part of the Mankiewicz Group, which has a long history dating back to 1895. It produces paints for industrial, aerospace and automotive applications, and about twenty years ago it created the Alexseal brand, dedicated specifically to marine products, with a preference for superyachts. Of the 101 largest yachts in the world built in 2024, no fewer than 39 were painted with its products. The Hamburg site employs around 9,000 people and has a catalogue of more than a million products. The warehouse is obviously efficient and well organised, but what distinguishes Alexseal from its competitors is that it has created a system that allows direct contact between the

customer and the sales manager of a given sector. In this way, even though the catalogue is very extensive, it is easy to communicate with those who deal with the nautical product line.

Gleistein

È un'azienda familiare da ben 200 anni perché fu fondata nel 1824 da un marinaio che, prima di dedicarsi alle cime d'ormeggio, aveva navigato in lungo e in largo per il mondo. Klaus Walther, direttore vendite, è un parente del fondatore di Gleistein. I dipendenti della sede centrale di Brema, dove si producono le cime per le navi e per i super yacht, sono una cinquantina. Nel 1997 hanno aperto una sede in Slovacchia dedicata alla produzione per le imbarcazioni più piccole. Infine, più recentemente, hanno inaugurato anche una sede in Olanda. I dipendenti in tutto sono 250, la produzione per yacht e super yacht rappresenta il 20% del fatturato e sono circa 2.000 le tonnellate di cime prodotte ogni anno. La lavorazione è un misto di automazione e artigianalità. Le cime sono realizzate dai macchinari, ma l'impiombatura è ancora fatta a mano. Sono circa trenta i dipendenti appositamente dedicati a questo lavoro.
www.gleistein.com



Gleistein.



Gleistein.

It has been a family business for no less than 200 years, having been founded in 1824 by a sailor who had sailed the world before turning to mooring lines. Klaus Walther, Sales Director, is a relative of Gleistein's founder. The Bremen headquarters, where the ropes for ships and superyachts are produced, employs around fifty people. In 1997, an office was opened in Slovakia, specialising in production for smaller yachts. More recently, an office was opened in



Holland. In total there are 250 employees, production for yachts and superyachts accounts for 20% of turnover, and around 2,000 tonnes of ropes are produced each year. Processing is a mixture of automation and craftsmanship. The ropes are made by machine, but the splicing is still done by hand. About thirty people are dedicated to this work.

Meos

Producono tutto ciò che a bordo contiene del metallo, in particolare acciaio e alluminio. Principalmente battagliole, ma anche portelli e porte di sicurezza. La sede storica è quella di Kiel, fondata nel 1903, e dal 2019 sono presenti anche a Melsdorf. Il 70% del fatturato arriva dall'industria, dalle ferrovie e dall'esercito, mentre il rimanente 30% dagli yacht. Tra i dieci più grandi giga yacht esistenti, ben cinque montano i loro prodotti. L'ufficio tecnico interno ha il compito di rendere realizzabile il design che arriva da progettisti e cantieri. La qualità che deve essere garantita è particolarmente elevata perché si tratta di un mercato molto esigente. Lo standard è la soddisfazione

dell'armatore. Per questo Meos quando realizza una battagliola per un super yacht lo fa attingendo dalla stessa partita di acciaio. Se fossero diverse, infatti, i riflessi di luce del metallo potrebbero essere differenti, pur mantenendo la qualità del materiale. www.metallexperten.de

They produce anything on board that contains metal, especially steel and aluminium. Mainly stanchions, but also hatches and security doors. The historical location is Kiel, founded in 1903, and from 2019 they will also be present in Melsdorf.

Seventy per cent of turnover comes from industry, railways and the army, the remaining 30 per cent from yachts. Of the ten largest giga-yachts in existence, no less than five are fitted with their products. The in-house engineering department is responsible for making the designs of the designers and shipyards feasible. The quality to be guaranteed is particularly high, as this is a very demanding market. The owner's satisfaction is the benchmark. So when Meos makes a railing for a superyacht, it is made from the same batch of steel. If it were two different ones, it is possible that the light



reflections of the metal would be different, even if the quality of the material is the same.

Meyer Yachts

Intorno al 1850 i figli del fondatore del cantiere tornarono a Papenburg dopo aver visitato gli Stati Uniti ed essersi convinti che il futuro fosse costruire navi in metallo. Il padre, scettico, li portò sul fiume che attraversa la città e gettò in acqua un pezzo di legno che ovviamente galleggiò. Poi fece lo stesso con un pezzo di metallo che invece affondò. La storia però ci dice che avevano ragione i figli e oggi Meyer è una realtà di 7.500 dipendenti, di cui 1.500 ingegneri, dove si costruiscono navi da crociera in metallo. Alla storica sede di Papenburg si sono aggiunte quella di Rostock, sempre in Germania, e quella di Turku, in Finlandia. Dal 2021 hanno dato vita a Meyer Yachts, una divisione specifica per super yacht. I progetti riguardano scafi da 125 e 150 metri di lunghezza in grado di navigare a 18 nodi di velocità con propulsioni alternative e fuel cell. Non solo super nella lunghezza, ma anche nella sostenibilità. E poi c'è Meyer Floating Solutions, una Real Estate sull'acqua per la realizzazione di vere e proprie ville galleggianti. www.meyeryachts.com

Around 1850, the sons of the shipyard's founder returned to Papenburg after visiting the United States, convinced that the future lay in building ships out of metal. Their father, who was sceptical, took them to the river that ran through the town and threw a piece of wood into the water, which floated naturally. Then he did the same with a piece of metal, which sank instead. But history tells us that his sons were right, and today Meyer is a company with 7,500 employees, including 1,500 engineers, who build metal cruise ships. In addition to the historic site in Papenburg, the company now has sites in Rostock, also in Germany, and Turku, Finland. Since 2021, Meyer Yachts has been a division specifically for superyachts. The projects involve 125 and 150-metre hulls capable of 18 knots with alternative propulsion and fuel cells. Super not only in length but also in sustainability. And then there is Meyer Floating Solutions, a real estate on the water for the construction of real floating villas.

Multiplex

Jan Reiners, il titolare dell'azienda, da giovane ha regatato tra la Germania e la Gran Bretagna. Nel 1983 sentì parlare per la prima volta della fibra di carbonio e tre



Multiplex.

anni dopo aveva già fondato Multiplex. Realizzano supporti per radar, pali per i tendalini, timoni, passerelle e piattaforme estensibili, tutto rigorosamente in carbonio e tutto custom. I dipendenti sono 27 e quasi un terzo della produzione è destinata ai cantieri italiani. Negli ultimi 25 anni il fatturato dell'azienda è cresciuto senza sosta, come le richieste da tutto il mondo e le dimensioni delle barche. Quando arriva una richiesta da un cantiere la studiano, elaborano un progetto e se ricevono il via libera, la evadono in massimo tre mesi. www.multiplexgmbh.com



Meyer Yachts.



Multiplex.



Multiplex.



La Germania è un grande paese nautico con circa 3 milioni di appassionati di vela e una flotta di oltre 400.000 imbarcazioni a motore. Il rapporto tra popolazione e barche possedute è di 5,75 unità da diporto ogni mille abitanti. Ci sono 3.624 chilometri di costa con una distribuzione di 13.245 imbarcazioni ogni 100 chilometri. Le strutture ricettive sono circa 2.700.

Germany is a large boating country with around 3 million sailing enthusiasts and a fleet of over 400,000 motor boats. The ratio of population to boats owned is 5.75 pleasure craft per 1,000 inhabitants. There are 3,624 kilometres of coastline with a distribution of 13,245 boats per 100 kilometres. There are about 2,700 accommodation facilities.

Jan Reiners, the owner of the company, raced between Germany and the UK as a young man. It was in 1983 that he first heard of carbon fibre and three years later he founded Multiplex. They make radar brackets, awning poles, rudders, gangways and extendable platforms, all in carbon and all made to order. They employ 27 people and almost a third of their production goes to Italian shipyards. Over the last 25 years, the company's turnover has grown inexorably, as have the requests from all over the world and the size of the boats. When a request comes in from a shipyard, they study it, draw up a design and, if they get the go-ahead, they fulfil it in a maximum of three months.



Piening Propeller.

Optonaval

Non solo semplici luci di navigazione, ma un vero e proprio service customizzato per l'illuminazione della coperta. L'azienda ha dieci anni e una produzione all'avanguardia dal punto di vista tecnologico. Sviluppano sia hardware, sia software con progetti dedicati, in particolare per le piste di atterraggio degli elicotteri sui super yacht. Oltre all'illuminazione, offrono una colonnina con una luce stabilizzata che serve al pilota per capire se si trova in rotta per l'atterraggio. Il fascio di luce, infatti, è verde, rosso o giallo a seconda di quale sia la posizione dell'elicottero. Se il pilota vede il fascio di luce verde, ha la certezza di trovarsi sulla rotta giusta per raggiungere il ponte superiore dello yacht. www.optonaval.de

Not just simple navigation lights, but a truly bespoke deck lighting service. The company is ten years old and at the forefront of technology. They develop both hardware and software with special designs for helicopter helidecks on superyachts. In addition to the lighting, they offer a column with a stabilised light that the pilot needs to know if he is on course for landing. The beam is either green, red or yellow, depending on the helicopter's position. If the pilot sees the green beam, he can be sure he is on the right course to reach the yacht's upper deck.

Piening Propeller

È un'azienda familiare ed esiste dal 1929. Realizzano eliche e linee d'asse per grandi yacht, ma chi pensa che in questo campo non ci sia innovazione si sbaglia. Da molti anni,



Optonaval





JAG ©Tom van Oossanen.

Piening Propeller realizza internamente, cioè senza forniture esterne, gear box, linee d'asse, timoni ed eliche. Tutto quello che c'è oltre il motore, è fornito da Piening e questa soluzione è stata molto apprezzata dai cantieri. Più recentemente, insieme a ZF, ha sviluppato un sistema di pale dell'elica reversibili e sono anche diventati famosi per un sistema di lubrificazione ad acqua. Sono riusciti, infatti, ad eliminare l'olio all'interno della coppa dell'elica. Questo, grazie a un

pistone che si trova sulla linea d'asse che gira agli stessi giri del motore.
www.piening-propeller.de

It is a family business and has been in existence since 1929. They make propellers and shaft lines for large yachts, but anyone who thinks there is no innovation in this field is mistaken. For many years, Piening Propeller has been manufacturing gearboxes, shaft lines, rudders and propellers in-house,

i.e. without any external supplies. Everything except the engine is supplied by Piening, and this solution has been greatly appreciated by shipyards. More recently, together with ZF, they have developed a reversible propeller blade system and have also become famous for a water lubrication system. In fact, they have managed to eliminate the need for oil in the propeller sump. This is thanks to a piston on the shaft line that rotates at the same speed as the engine.



Reckmann

È un'azienda familiare con 130 anni di storia. Da sempre sono fornitori di barche a vela: vang, paterazzi e avvolgitori per scafi dai 24 metri di lunghezza in su. Il fatturato è di circa 10 milioni di Euro, i dipendenti sono 45 e a catalogo hanno 10.000 articoli. Forniscono anche mega yacht a motore, soprattutto con tendalini avvolgibili. Lo sforzo è quello di ingegnerizzare la loro produzione. Quando arriva una richiesta

particolare da un cantiere, sviluppano il progetto e fanno poi in modo di inserirlo nel catalogo.

www.reckmann.com

It is a family business with 130 years of history. It has always been a supplier of sailboats: jibs, backstay and furlers for hulls of 24 metres and over. They have a turnover of around 10 million euros, 45 employees and 10,000 items in their catalogue. They also supply mega motor yachts, mainly with roll-up awnings. The effort is in the engineering of their production. If a shipyard has a special request, they develop the design and then make sure it is included in the catalogue.

SKF

È una grande azienda presente in ben 130 paesi nel mondo con 40 mila dipendenti, 87 sedi e 17.000 distributori. Non sono ovviamente tutti impegnati nella nautica. Dei 40 mila sono 584 quelli dedicati agli yacht e in particolare super yacht dato che forniscono barche a motore dai 50 metri di lunghezza in su. Producono giunti per le linee d'asse, cuscinetti, serbatoi e anche delle pinne stabilizzatrici elettriche. www.skf.com

It is a large company with 40,000 employees, 87 offices and 17,000 dealers in no less than 130 countries around the world. Of course, not all of them are involved in yachting. Of the 40,000, 584 are dedicated to yachts, and in particular super yachts, as they supply motor yachts from 50 metres upwards. They produce shaft couplings, bearings, tanks and even electric fins.

Tilse

Barche a vela sopra i 24 metri e a motore sopra i 50. I clienti di Tilse sono indubbiamente super yacht ai quali forniscono finestrate e parabrezza di qualsiasi forma e dimensione. La richiesta è quella di dimensioni sempre maggiori, ma, al tempo stesso, poco visibili. E poi c'è il problema della privacy, perché le grandi finestrate rischiano di comprometterla. I prodotti di Tilse sono stratificati senza l'utilizzo di pellicole tra uno strato e l'altro e con materiali che consentono di vedere verso l'esterno, senza essere visti. Privacy e visibilità allo stesso tempo. La complicazione non è solo nella realizzazione del vetro, ma anche nell'installazione. Per questo l'azienda



HUMPHREE®

BENEATH EVERY BEAUTY OF A BOAT, THERE'S A BEAST OF A SYSTEM.



When your boat is equipped with a Humphree system providing ultimate balance, you'll go faster, save fuel, and stay comfortable even when the sea gets rough. The smooth experience you'll bring onboard will be appreciated and remembered for years to come.

Who knows? Your boat handling might be spoken of in legendary tales, one day. Make your mark, press the button, and watch your beauty transform into a performing beast.



humphree.com



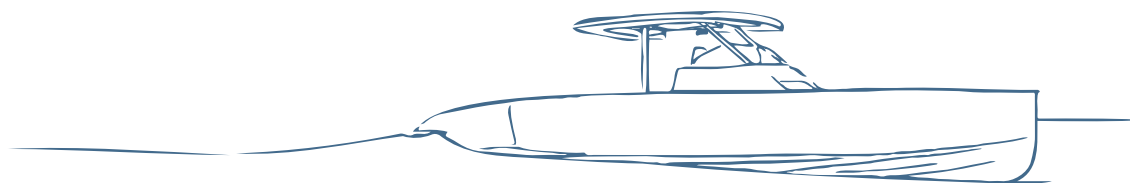
ha meccanizzato la produzione. Molti dei macchinari sono stati realizzati su specifiche richieste, in particolare i bracci che servono per installare le vetrate più grandi sulle fiancate dei super yacht in costruzione. www.tilse.com

Sailing yachts over 24 metres and motor yachts over 50 metres. Tilse's customers are undoubtedly the super yachts, for which they supply windows and windscreens in all shapes and sizes. The demand is for ever larger dimensions but at the same time less visible. Privacy is also an issue, as large windows can interfere with this. Tilse's products are layered. There is no film between the layers, and the materials allow you to look out without being seen. Privacy and visibility at the same time. The complication lies not only in the manufacture of the glass, but also in its installation. That is why the company has mechanised its production. Many of the machines are made to order, particularly the arms used to install the larger windows on the sides of superyachts under construction. ▲

PER QUANTO RIGUARDA IL SETTORE DEGLI YACHT, LA GERMANIA È PARTICOLARMENTE ATTIVA NELLA COSTRUZIONE DI GIGA YACHT (OLTRE I 100 M DI LUNGHEZZA) CON UNA MEDIA DI 5.642 GT (STAZZA LORDA). AS FAR AS THE YACHTING INDUSTRY IS CONCERNED, GERMANY IS PARTICULARLY ACTIVE IN THE CONSTRUCTION OF GIGA YACHTS (MORE THAN 100 M IN LENGTH) WITH AN AVERAGE OF 5,642 GT.

I-BOAT

#404 - BOAT NOT FOUND



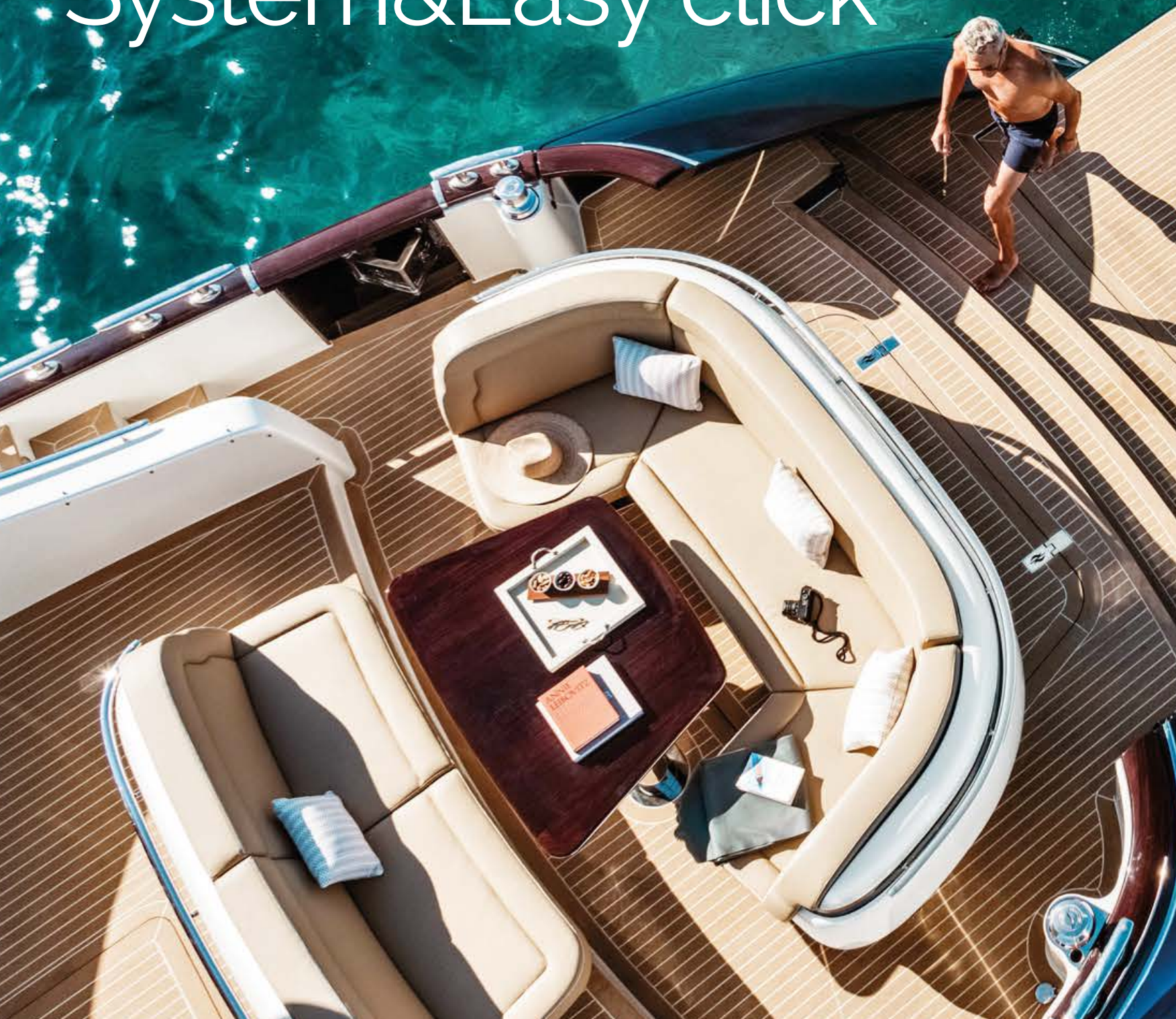
www.i-boat.eu

Calata Porta di Massa
Port of Naples - Italy
info@i-boat.eu



Flexi

System&Easy click



MASE GENERATORS PROPONE DUE PRODOTTI INNOVATIVI PER ACCOMPAGNARE BARCA E ARMATORE VERSO UNA NUOVA CONSAPEVOLEZZA ECOLOGICA E MANUTENTIVA. MASE GENERATORS IS LAUNCHING TWO INNOVATIVE PRODUCTS THAT WILL HELP BOAT OWNERS MOVE TOWARDS A NEW AND MORE CONSCIOUS APPROACH TO MAINTENANCE AND THE ENVIRONMENT.

by Sacha Giannini

Il generatore sta diventando sempre più indispensabile per alimentare utenze "alternate" di bordo, assumendo un ruolo prioritario anche come parte integrante alla nuova tendenza propulsiva diesel elettrica e ibrida. L'aspettativa di resa e di durata di un generatore diesel nautico dipende principalmente dalla potenza (rendimento), dall'usura (manutenzione) e dal produttore (affidabilità). In mani sbagliate, tra umidità, rollii, beccheggi e sussulti può velocemente indebolirsi fino a compromettere il comfort e la sicurezza richiesta a bordo. Può funzionare per migliaia di ore prima che sia necessaria una revisione generale o straordinaria fino ad arrivare anche a cifre con 4 zeri a patto che vengano effettuati regolari controlli.



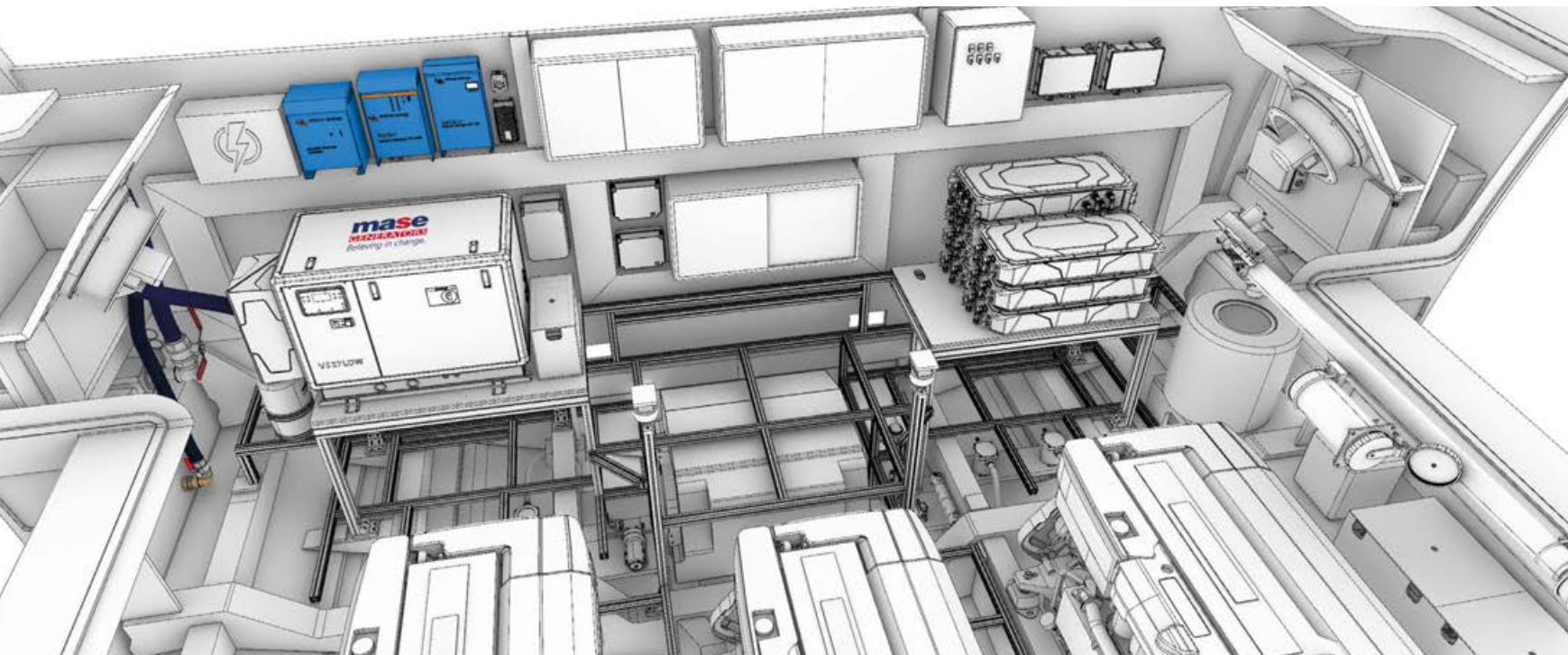


Se con 4 ore al giorno impieghiamo circa 14 anni per raggiungere 20.000 ore stimate di esercizio, possiamo immaginare la notevole estensione temporale d'uso per custodire le nostre amate abitudini di bordo, dal comfort a tutte quelle "tensioni domestiche" a 50 Hz più o meno irrinunciabili anche in alto mare. Mase Generators, da 50 anni pioniere di collaudati genset nautici, propone oggi sul mercato due prodotti innovativi per accompagnare barca e armatore verso una nuova consapevolezza ecologica e manutentiva: il *Flexi System* e l'*Easy click*. Il primo è un impianto "ibrido" alimentato da un gruppo elettrogeno della serie VS e da potenti batterie al litio per produrre potenza ad alto rendimento e con minori consumi, sia nell'esercizio endotermico di produzione, sia nella fornitura e distribuzione in *full*

electric mode, notevolmente più silenziosa, più stabile e sicura rispetto a sistemi più tradizionali. Il secondo invece è un software gestionale per monitorare costantemente e comodamente dalla plancia tramite software e App dedicati, tutta l'energia prodotta e consumata.

Quando l'efficienza di potenti batterie al litio incontra un buon motore endotermico e un sofisticato inverter, il risultato è un sistema *mild hybrid (Flexi System)* molto flessibile ed efficiente, che sotto il controllo del software gestionale *Easy click*, integrabile opzionalmente anche in retrofit ai gruppi Mase equipaggiati VS, IS e Mariner, diventa decisamente vincente. Sostenendo una navigazione rispettosa dell'ambiente e conveniente alle crescenti esigenze di bordo, Mase Generators ha sviluppato *Flexi System*

con Lanatec (azienda produttrice di batterie al litio), per ridurre il consumo di carburante fino al 20% rispetto ai sistemi tradizionali. È un prodotto *dual mode* abbinato a un pacco batterie di potenza modulabile da circa 10 kW/h (1 unità) a 180 kW/h (18 unità) e collegato direttamente a un inverter integrato nel box genset. A motore spento con zero emissioni e zero decibel, le batterie alimentano tramite l'inverter tutti i servizi di bordo 220V, mentre a motore acceso, con un elevato risultato prestazionale, l'energia prodotta alimenta i servizi e ricarica le batterie. La serie monofase VS Mase è a giri variabili (*Variable Speed*) con una regolazione automatica del regime in base al carico richiesto, molto efficace nel ridurre consumi e usure non necessarie. La serie VS, disponibile da 6,5 a 25 kW, risulta più compatta ed efficiente perché monta una tecnologia a magneti permanenti a presa diretta con la turbina, senza riduttori od organi di trasmissione, evitando perdite di rendimento durante la conversione di energia. È meglio dunque un generatore di corrente o un inverter in barca? Gli inverter convertono la corrente continua in corrente alternata, mentre i generatori convertono l'energia meccanica, data dalla rotazione del motore in energia elettrica, consentendo di produrla illimitatamente, perché è legata alla quantità di carburante disponibile. L'inverter invece non produce l'energia, ma la trasforma. Preferire l'uno o l'altro non è una scelta perché entrambi sono necessari alla produzione, alla trasformazione e alla distribuzione della corrente a bordo. L'inverter è molto efficiente perché può



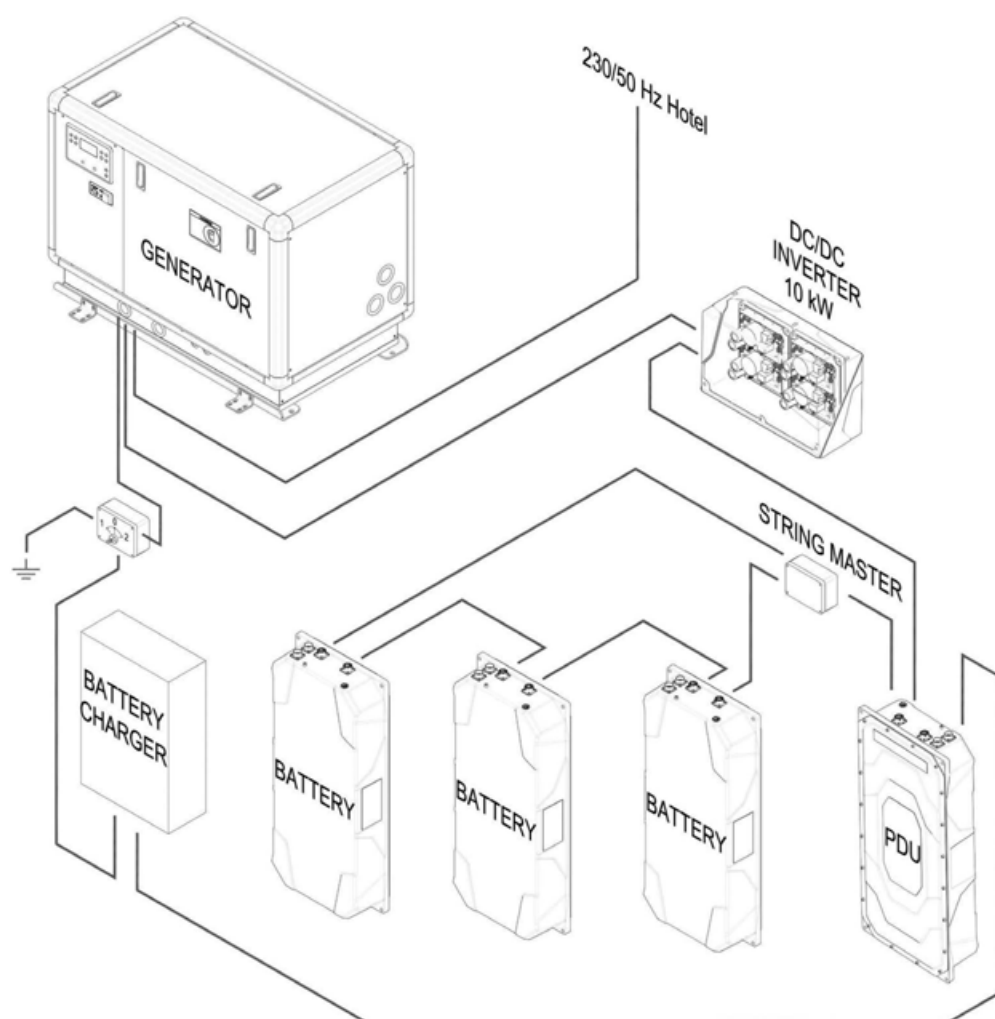
convertire dalla batteria tutta la corrente continua in alternata, è compatto, silenzioso ma con un'autonomia legata alla sola batteria di bordo. Il generatore invece funziona finché c'è carburante ma deve prima convertire l'energia meccanica in calore e poi in corrente richiesta con inevitabili perdite di resa. Il motore endotermico accoppiato a un sistema modulare di accumulo agli ioni di litio, offre il massimo della resa con il minimo necessario sforzo, ma richiede manutenzioni ordinarie come ogni motore a scoppio. Mase ha voluto inserire nel sistema gestionale tutta una serie di "raccomandazioni" manutentive, troppo spesso trascurate, attraverso un monitoraggio d'interventi e alert gestito da un applicativo compatibile con i più comuni plotter di bordo, dove è possibile accedere ai dati di esercizio, ai consumi, agli avvisi, agli allarmi e alle manutenzioni programmate, proprio come la spia "chiave inglese" dell'auto che ci avverte di un imminente e opportuno tagliando. Se prevenire è meglio che curare, giocare d'anticipo lo è ancora di più, per non dimenticarsi l'anodo di zinco nello scambiatore consumato da anni, rischiando un pericoloso fuori gioco! *Flexi System* ed *Easy click* semplificano l'impianto rafforzando la nostra idoneità e predisposizione alla manutenzione. Oltre ai segnali sonori e visivi, ai pop up con il dettaglio delle problematiche riscontrate e ai comandi per silenziare e resettare il warning, è disponibile anche un calendario con scadenze programmate di controlli (da 100 a 1.500 ore motore) direttamente dalla schermata "manutenzione" dei più comuni plotter di bordo e, tramite un portale dedicato Mase, si potrà accedere con un semplice QR code al manuale d'uso e manutenzione di ogni singolo pezzo, con istruzioni, procedure e ricambi necessari per effettuare gli interventi richiesti. Senza modificare l'impianto elettrico tutto il sistema aggiunge più energia per l'hotel di bordo (dal condizionatore alle piastre elettriche) e la restituisce senza sbalzi, pura, sinuosa e silenziosa rispetto a un tradizionale impianto separato. Nel sistema tutto è integrato e semplificato dal cablaggio fino al design funzionale e modulare dei componenti.

Generators are becoming increasingly essential for powering onboard AC appliances, and have also become an integral part of the new wave of diesel-electric and hybrid propulsion units. The expected applicable usage and life cycle of a diesel generator on a boat mainly depends on power (output), usage (maintenance) and

Il sistema è stato installato sul nuovo *Swan Arrow 75* con una potenza totale di circa 60 kW/h. Composto da 6 (sei) pacchi batterie al litio contenute in casse di alluminio a tenuta stagna e dotati di fusibili e interruttori di emergenza che abilitano la tensione ai poli, ogni batteria ha la sua scheda di gestione controllata dalla relativa PDU (Power Distribution Unit), da un impianto opzionale di raffreddamento a liquido (glicole) e da un sistema di allagamento di emergenza con sensori, valvole e pompe automatiche.

The system has been installed on the new Swan Arrow 75 with a total output of approximately 60 kW/h. Consisting of 6 (six) lithium battery packs housed in waterproof aluminium enclosures and fitted with fuses and emergency switches to supply voltage to the terminals, each battery pack has its own control card for the PDU (Power Distribution Unit) and an optional liquid (glycol) cooling unit and emergency flooding system with sensors, valves and automatic pumps.





the manufacturer (dependability). But when things are not handled correctly, too much humidity, rolling, heaving and pitching can quickly weaken generators to the point where onboard comfort and safety are compromised. They can work for thousands of hours before requiring general or extraordinary maintenance, and can even go for over ten thousand if checked regularly. Four hours a day for fourteen years of use will reach an estimated 20,000 hours of use, so it's not difficult to see how this span can be extended to protect the habits we like to enjoy onboard, from comfort to all the uses for domestic 50 Hz frequencies that have become more or less indispensable at sea. For over fifty years, Mase Generators has been at the forefront of developing tried

In attesa di un generatore ibrido puro capace di generare anche la propulsione elettrica, Mase continua a investire nel cambiamento come stimolo per raggiungere traguardi sempre più ambiziosi, utili e attenti all'ambiente marino.

While waiting for a hybrid generator that can also provide electric propulsion, Mase continues to invest in change as a stimulus to reach ever more ambitious milestones that also respect and benefit the marine environment.



and tested nautical gensets. It is now launching two innovative products to help boat owners on the path to a new and more aware approach to maintenance and the environment – its *Flexi System* and *Easy Click*. The first of these is a hybrid system fed by a VS series generator set and powerful lithium batteries to produce high output power with lower consumption, both in endothermic and *full electric mode*, which is notably more silent, stable and safe than traditional systems. *Easy Click* is a control software for constant, straightforward monitoring of all energy produced and consumed that works from the helm station using special software and dedicated Apps. When the efficiency of powerful lithium batteries is combined with a good endothermic engine and a sophisticated inverter, the result is a mild hybrid arrangement (such as the *Flexi System*) that is very flexible and efficient. And when it is used in tandem with the *Easy Click* control software – that can also be retrofitted to Mase VS, IS and Mariner equipment – it becomes a real winner. Supporting usage that respects the environment and suits growing onboard requirements, Mase Generators has developed *Flexi System* along with Lanatec (a lithium battery manufacturer) to reduce fuel consumption by up to 20% compared with traditional systems. It is a dual-mode product twinned with a variable power battery pack producing from around 10 kW/h (1 unit) to 180 kW/h (18 units) and which is linked directly to an inverter integrated in the genset box. With the engines off, and with no emissions or noise, the batteries – through the inverter – supply all of the onboard 220-volt onboard facilities. While with the motors running the energy produced both powers the services and recharges the batteries, producing high performance. The single-phase, variable-speed, Mase VS series automatically regulates rpm according to output required and is very effective at reducing energy consumption and unnecessary usage. The VS series, which is available in units rated from 6.5 to 25 kW, is more compact and efficient because it employs a direct drive permanent magnet connected to the turbine, without gearboxes or transmission components, avoiding losses of yield during energy conversion. So what's best to have on a boat then, a generator or an inverter? Inverters convert direct into alternating current, while generators convert mechanical energy – created by the rotation of the engine – into electric energy, allowing it to produce an amount that is only limited by the amount of fuel available. An inverter, on the other hand,

L'intero sistema *Flexi* è disponibile per tutti gli armatori di yacht privati fino a 24 metri non commerciali ed è in attesa delle certificazioni e omologazioni RINA per l'estensione alla categoria navi e all'uso charter.

Il *Flexi System* non sostituisce il tradizionale impianto a 24V, ma è in aggiunta e tutti i servizi di emergenza (pompe sentina, antincendio, luci, strumentazione, etc) rimangono alimentati come prima.

The entire Flexi System is available for all non-commercial yachts up to 24 metres and is awaiting certification and RINA approval to be extended to the ship and charter category. The Flexi System doesn't replace the traditional 24-volt system, but works in addition to it; all emergency services (bilge pumps, fire extinguishers, lights, instruments, etc.) continue to be supplied as before.

converts energy rather than producing it. Preferring one over the other isn't a choice, because both are required to produce, transform and distribute electricity on board. An inverter is very efficient because it can convert all of the DC into AC, it is compact and silent and its use is only limited by the onboard battery. Whereas generators can work while there is still fuel, but first have to convert mechanical energy into heat, and then into electricity, inevitably losing yield on the way. Endothermic engines linked to a lithium-ion adjustable storage system provide the best possible yield with the minimum effort but require ordinary maintenance in the way that every internal combustion engine does. As part of the control system, Mase has included a series of maintenance recommendations, many of which are often overlooked, by monitoring the work carried out and alerts managed by an App that is compatible with the most common onboard plotters. That means you can access the data, fuel consumption, alerts, alarms and maintenance schedules – much like the spanner warning light on a car warns the user that it is time to schedule a service. Prevention is better than cure, and acting early is better still to avoid forgetting the zinc anode in the heat exchanger which has been consumed over the years putting us at risk of some serious issues! The *Flexi System* and *Easy Click* simplify the whole set-up and make it much easier for us to want to get maintenance done. As well as the warning lights and sounds, the pop-ups with details of the problems and the buttons to close off

and reset them, there is also a calendar with deadlines for checking (ranging from 100 to 1,500 hours of engine use) directly available on the maintenance screen of the most widely-used onboard plotters. You can also do this with the dedicated Mase portal, and get to the instruction book using just a QR code, as well as the maintenance program for every individual piece, with instructions, procedures and the parts needed to carry out the work required. Without having to change the electrical installation, the system adds more energy for household usage onboard (from air-conditioning to electric stoves) and replaces it without fluctuations, and is pure, sinuous and silent compared to a traditional separate installation. Everything in the system is integrated and simplified, from cabling to the functional and modular design of the components. ▲



UNO DEI PRINCIPALI
PRODUTTORI MONDIALI
DI UTENSILI ABRASIVI FA
IL SUO INGRESSO NELLA
NAUTICA IN GRANDE STILE
ONE OF THE WORLD'S
LEADING MANUFACTURERS
OF ABRASIVES IS MAKING
A BIG MOVE INTO THE MARINE
INDUSTRY

by Francesca Portoghese

Dalla Formula 1 alla nautica

From Formula 1 to boating



Il settore della nautica, che è anche sinonimo di innovazione, studio e avanzamento tecnologico, è da sempre alla ricerca di prodotti e soluzioni che possano aiutare i cantieri ad andare incontro alle esigenze del cliente e a produrre yacht sempre più belli e performanti. È in questo quadro che si inserisce la volontà di un'azienda, che finora si è dedicata ad altri comparti, di lanciarsi in una nuova avventura approcciando il mondo delle barche, sia a vela, sia a motore, per fare la differenza. Si tratta di Tyrolit, azienda leader nella produzione di utensili abrasivi, che fa parte del Gruppo Swarovski e che oggi punta alla nautica e fa la sua virata in questo comparto così sfidante. Ne abbiamo parlato con l'Head of Global Sales Metal

Industries & Amministratore Delegato della filiale italiana, Massimo Barucci, che ci ha raccontato l'evoluzione di Tyrolit e ci ha parlato degli obiettivi futuri per un'azienda innovativa, già ambasciatrice dell'eccellenza in moltissimi settori. E sono proprio l'eccellenza e la bellezza il *trait d'union* con la nautica che, per antonomasia, punta al bello *tout court* partendo da un'artigianalità che si fa portavoce di esclusività e rigore estetico. Tyrolit vanta, infatti, una lunga storia che comincia 105 anni fa quando Daniel Swarovski, fondatore dell'azienda omonima, famosa per la produzione di oggetti in cristallo, decise di realizzare in casa le mole per la lavorazione di questo materiale. Dopo aver ideato la mola perfetta, Daniel Swarovski decise di affrontare la rettifica

di altri materiali, partendo dai metalli, e di vendere a terzi le mole, frutto degli ingenti investimenti fatti in ricerca e sviluppo. *"I settori in cui Tyrolit è maggiormente affermata sono l'edilizia e la meccanica e le caratteristiche del nostro prodotto ci permettono di spaziare dall'automotive all'industria medicale, dai motori degli aeroplani alle turbine, dalle acciaierie alle attrezzature sportive, solo per citarne alcuni"*, spiega Barucci. Ma come è arrivata l'idea di avventurarsi nella nautica? *"Tutto è partito dalla pluriennale esperienza nella produzione di ingranaggi, cuscinetti e alberi per il settore eolico. Lavorando in quel mondo, abbiamo individuato notevoli opportunità di miglioramento nella lavorazione dei materiali compositi, gli stessi che sono alla base dell'industria nautica."*



Massimo Barucci.

«SIAMO CERTI CHE LA NOSTRA TECNOLOGIA SARÀ APPREZZATA E UTILIZZATA DA TUTTI. ESATTAMENTE COME È SUCCESSO ANNI FA NEL MONDO DELLA LAVORAZIONE DELL'ALBERO MOTORE E DELL'ALBERO A CAMME NELL'AUTOMOTIVE».

«WE ARE CERTAIN THAT OUR TECHNOLOGY WILL BE APPRECIATED AND USED BY EVERYONE. EXACTLY AS IT HAPPENED YEARS AGO IN PROCESSING CRANKSHAFTS AND CAMSHAFTS IN THE AUTOMOTIVE INDUSTRY».

Ma andiamo con ordine: la necessità di lavorare le pale eoliche risiede nell'obiettivo imprescindibile di realizzare superfici perfette, a vantaggio della successiva operazione di verniciatura. È per questa esigenza che nel 2018 nasce il Tyrolit Power, un utensile particolarmente performante: avendo visto quali risultati eravamo capaci di raggiungere lavorando le pale eoliche con questo nuovo dispositivo, ci siamo resi conto che il materiale di cui esse sono composte è lo stesso che viene utilizzato per costruire gli scafi degli yacht in vetroresina, fibra di carbonio e alluminio. Inoltre, proprio come gli yacht, le pale richiedono lavorazioni su superfici molto grandi, ed è così che è arrivata l'idea di provare a promuovere questa nostra tecnologia nel mondo della nautica e in tutti i settori che utilizzano materiali compositi. È una recente e importante novità, infatti, che una delle case automobilistiche più prestigiose a livello mondiale abbia già adottato il Tyrolit Power per le sue vetture da competizione che gareggiano in Formula 1. Abbiamo avviato una campagna di sensibilizzazione e subito è arrivato un riscontro positivo in coloro che hanno voluto darci fiducia cominciando ad utilizzare il nostro prodotto". Nell'industria nautica il marchio Tyrolit si legge già sugli scafi di alcune delle più importanti barche da competizione. "Se nel mondo dell'automotive nessuno deve impegnarsi per raccontare chi è Tyrolit, il mondo della nautica ha bisogno di maggiori informazioni. Per questo, e per altre ragioni, ci siamo avvicinati di recente al settore della vela e abbiamo deciso di diventare sponsor del Team Moonshine che sta portando a casa grandi vittorie". Tyrolit Power è composto da strisce di levigatura costituite da

strati di fibra e diamante, il dispositivo aumenta la produttività ed aiuta molto anche l'operatore, riducendo le vibrazioni da 6,9 m/s² a 1,7 m/s². "Tra le risorse più limitate, il tempo è sicuramente una delle più preziose. Dalle ricerche che sono state avviate quando abbiamo deciso di avvicinarci alla nautica, è risultato che l'entrata di ordini per i costruttori di yacht e nel mondo del refit è aumentata esponenzialmente negli ultimi anni. Inevitabilmente, questo trend, che sicuramente è positivo, crea code di produzione importanti. Ed è qui che interviene l'efficacia del Tyrolit Power, uno strumento che consente di risparmiare moltissimo tempo nelle lavorazioni come la smerigliatura degli scafi, dei ponti e di tantissimi altri componenti delle imbarcazioni. La riduzione dei tempi di lavorazione, che si attesta a circa il 75%, è un dato importante e va tenuto conto anche del fatto che con una macchina manuale da 100mm a 20 lamelle è possibile lavorare fino a 640 m² di superficie. Mi sento quindi sicuro di affermare che l'innovazione della gamma Tyrolit Power rivoluziona il concetto di lavorazione, superando la famosa smerigliatrice rotorbitale e assicurando il raggiungimento di importanti risultati con tempi inferiori e una maggiore tutela della salute dei lavoratori. Dovete pensare che le smerigliatrici rotorbitali sono tra le cause di una delle malattie da lavoro più conosciute, la sindrome di Raynaud, detta anche 'del dito bianco': un'alterazione della circolazione del sangue che colpisce maggiormente gli arti e in particolare le estremità delle mani. Si tratta di un problema molto serio, il cui rischio è scongiurato totalmente dal nostro utensile che assicura agli smerigliatori un particolare comfort di lavoro. Inoltre, questo strumento non muta la sua efficacia in base alla pressione che l'operatore può esercitare, cosa che risulta fondamentale soprattutto sulle superfici in fibra di carbonio su cui una lavorazione troppo profonda potrebbe compromettere la struttura. La combinazione tra il rivestimento con diamante e la pressione omogenea dell'utensile consente di ottenere superfici perfettamente uniformi, senza che ulteriori ritocchi siano necessari. Un altro dato determinante, sia per l'efficacia del prodotto sia per la salute dell'operatore che lo utilizza, è il fatto che questo attrezzo è dotato di un aspiratore che raccoglie in tempo reale tutte le polveri prodotte durante la lavorazione, impedendo loro di spargersi nell'ambiente di lavoro e di venire respirate. Tyrolit Power può essere dotato di un esoscheletro che consente una manovrabilità agevolata su superfici verticali. Tuttavia, è importante sottolineare che le nostre smerigliatrici consentono una postura di lavoro ergonomica che protegge le articolazioni e riduce fatica ed eventuali dolori".



WE ARE STABILISATION



Con un'esperienza senza pari, CMC Marine offre la più ampia gamma di pinne stabilizzatrici ad attuazione elettrica, integrate in un innovativo sistema all-electric che include anche thruster, timoni e idrogetti. Guidati dal pensiero laterale, troviamo risposte fuori dagli schemi per proporre sistemi unici già installati su migliaia di yacht e superyacht in tutto il mondo.

YACHT
LINE

SUPERYACHT
LINE

MEGAYACHT
LINE

REFIT
LINE



Il primo approccio alla nautica Tyrolit lo fa con la vela, sponsorizzando il Team Moonshine che, di recente, ha portato a casa importanti vittorie. Parliamo, ad esempio, della coppa alzata dal team in occasione delle Regate di Primavera che si sono svolte nel mese di maggio nel Mar Ligure, davanti ad una soleggiata Portofino.

Tyrolit's first approach to the nautical industry will be in the field of sailing, as a sponsor of Team Moonshine which recently brought home important victories. For instance, the trophy was lifted by the team on the occasion of the Spring Regattas that took place in May in the Ligurian Sea, off the coast of sunny Portofino.

The nautical industry, which is also synonymous with innovation, research and technological progress, has always been in search of products and solutions to help shipyards meet their customers' needs and build ever more beautiful and powerful yachts. This is the context in which a company that has until now been dedicated to other sectors has decided to embark on a new adventure and approach the world of boats, both sailing and motor, to make a difference. The company in question is Tyrolit, a leading manufacturer of abrasives and part of the Swarovski Group, which has

Tyrolit ha scelto per la sua prima sponsorizzazione nella nautica Moonshine, società sportiva dilettantistica a responsabilità limitata, fondata da Stefano Brunello ed altri appassionati di vela, con l'obiettivo di promuovere lo sport come pratica inclusiva e come strumento per sostenere l'ecosostenibilità e la salvaguardia dell'ambiente marino.

For its first sponsorship in boating, Tyrolit chose Moonshine, a limited liability amateur sports association founded by Stefano Brunello and other sailing fans, to promote sports as an inclusive practice and as a tool to support environmental sustainability and marine environment protection.

decided to invest in the nautical industry and enter this highly demanding market. We discussed this choice with the Head of Global Sales Metal Industries & CEO of the Italian subsidiary, Massimo Barucci, who told us about Tyrolit's evolution and explained the future objectives of this innovative company, which is already an ambassador of excellence in several sectors. Excellence and beauty are precisely the traits union with the nautical industry, which by definition aims for beauty tout court, born of craftsmanship that conveys exclusivity and aesthetic rigour. Tyrolit has a long history that began 105



DUBAI INTERNATIONAL BOAT SHOW

19 — 23 FEB 2025

DUBAI HARBOUR



Be part of the MENA's largest
luxury yacht & lifestyle show

AN OCEAN OF OPPORTUNITIES

Book your space: dubai.boatshow@dwtc.com
www.boatshowdubai.com

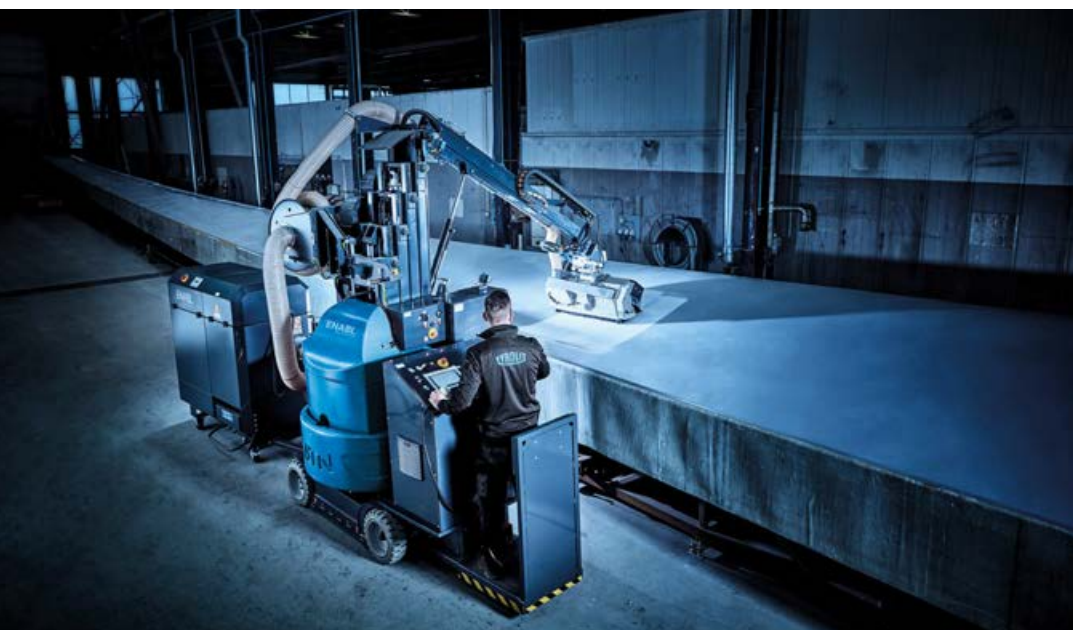
years ago when Daniel Swarovski, founder of the company of the same name, famous for its crystal products, decided to produce the grinding wheels needed to work with this material. Once he had designed the perfect grinding wheel, Daniel Swarovski decided to devote himself to grinding other materials, starting with metals, and to sell the grinding wheels to third parties after investing heavily in research and development for their production. *"The industries in which Tyrolit has been most successful are construction and mechanics, and the characteristics of our product allow us to go from the automotive industry to the medical industry, from aircraft engines to turbines, from steelworks to sports equipment, to name but a few"*, explains Barucci. But how did you come up with the idea of venturing into yachting? *"It all started with several years of experience in the production of gears, bearings and shafts for the wind industry. While working in that industry, we discovered significant opportunities for improvement in the processing of composite materials, which are the foundation of the nautical industry. But let's take one thing*

at a time: the need to machine wind turbines lies in the essential need to produce perfect surfaces for the subsequent painting process. It was this need that led to the creation of Tyrolit Power in 2018, a particularly powerful tool: once we had seen the results we could achieve by machining wind turbines with this new machine, we realised that the material they were made of was the same as that used to build the hulls of yachts, in fibreglass, carbon fibre and aluminium. Furthermore, just like yachts, turbines need to be machined over fairly large surfaces, which gave us the idea of trying to promote this technology of ours in the nautical industry and in any industry that uses composite materials. A piece of recent and important news is that one of the most prestigious car brands in the world has chosen Tyrolit Power for its Formula 1 racing cars. We launched an awareness campaign and immediately received positive feedback from those who decided to trust us and start using our product". In the nautical industry, the Tyrolit brand can already be seen on the hulls of some of the most important racing boats. *"While in the automotive industry, no*

one needs to think hard to explain who Tyrolit is, the nautical industry is still getting to know the brand. This is one of the reasons why we recently approached the world of sailing and decided to sponsor Team Moonshine, which is already bringing home important victories". Tyrolit Power consists of sanding strips with fibre and diamond layers. The device increases productivity and helps the operator by reducing vibrations from 6.9 m/s² to 1.7 m/s². *"Among the more limited resources, time is undoubtedly one of the most valuable. The research we started when we decided to target the marine industry showed that the order intake for yacht building and refitting has grown exponentially in recent years. This undoubtedly positive trend inevitably leads to significant production backlogs. This is where the effectiveness of Tyrolit Power comes into play: it is a tool that can save a lot of time in processes such as the matting of hulls, decks and many other components of these boats. The reduction in production time, which is around 75%, is an important fact. You also have to consider that with a 100mm manual machine with 20 strips, you can process an area of around 640m². I am therefore confident in saying that the innovation of the Tyrolit Power range will revolutionise the concept of machining, overtaking the famous random orbital sander, because it guarantees the achievement of important results in shorter times and with better protection of the health of the workers. It should be remembered that random orbital sanders are one of the causes of one of the most common occupational diseases, Raynaud's syndrome, also known as 'white finger' syndrome: it is a change in blood circulation that mainly affects the limbs and, in particular, the extremities of our hands. This is a very serious condition, the risk of which is completely prevented by our tool, which makes the grinder's work particularly comfortable. Moreover, the tool's effectiveness does not vary according to the pressure exerted by the operator, which is particularly important for carbon fibre surfaces, where sanding too deep could damage the structure. The combination of the diamond coating and the constant pressure of the tool makes it possible to achieve perfectly uniform surfaces that do not require further retouching. Another key factor, both for the effectiveness of the product and for the health of the operator using it, is the fact that this tool is equipped with an extractor that collects all the dust generated during processing in real-time and prevents it from being dispersed in the working environment or inhaled. Tyrolit Power can be equipped with an exoskeleton that makes it easier to manoeuvre on vertical surfaces. However, it is important to stress that our grinders guarantee an ergonomic working posture that protects the body's joints and reduces fatigue and possible pain".* ▀

Utilizzare Tyrolit Power è molto semplice. Bisogna solo avere l'accortezza di movimentare il macchinario inclinandolo di circa 15 gradi e non usarlo mai perpendicolarmente. Gli operatori che sono abituati alle levigatrici rotorbitali hanno già una grande esperienza manuale e, per l'uso del Tyrolit Power, avranno bisogno solo di un brevissimo training di cui si occuperà direttamente Tyrolit.

Using Tyrolit Power is very simple. You just need to make sure you move the machinery by tilting it about 15 degrees and never use it perpendicularly. Operators who are used to random orbit sanders already have great manual experience, and will only need a very brief training provided directly by Tyrolit to use Tyrolit Power.



MITEQ

MARINE
INNOVATION
TECHNOLOGY
EQUIPMENT EXPO

5 → 7 MARCH 2025
RIMINI EXPO CENTRE ITALY

Organized by

**ITALIAN
EXHIBITION
GROUP**

Providing the future



miteq.it

The new event dedicated to professionals in the **marine industry** with a specific focus on the **sustainable development and innovation** of the sector.

**SALES /
COMMERCIALE**

Angelo Colombo
(+39) 348 31 60 200
sales@miteq.it

**PRESS /
UFFICIO STAMPA**

Sara Stimilli
(+39) 349 83 20 686
press@miteq.it

Companies

C'ERA UNA VOLTA...
QUASI TUTTE LE FAVOLE CHE
TERMINANO CON UN 'E VISSERO FELICI
E CONTENTI' INIZIANO COSÌ. È IL CASO DELLA
STORIA CHE ABBIAMO DECISO DI RACCONTARVI E
NON POTEVAMO CHE PRENDERE IN PRESTITO QUESTA
ESPRESSIONE. QUINDI, CARI LETTORI, METTETEVI COMODI
E CHE LA FAVOLA COMINCI!
ONCE UPON A TIME... ALMOST ALL FAIRY TALES THAT END
WITH 'HAPPILY EVER AFTER' BEGIN THIS WAY. THIS IS THE CASE WITH
THE STORY WE'VE DECIDED TO TELL YOU, AND WE COULDN'T HELP
BUT BORROW THE EXPRESSION. SO, DEAR READERS, SIT BACK
AND LET THE STORY BEGIN!

Advertorial / Pubbliredazionale

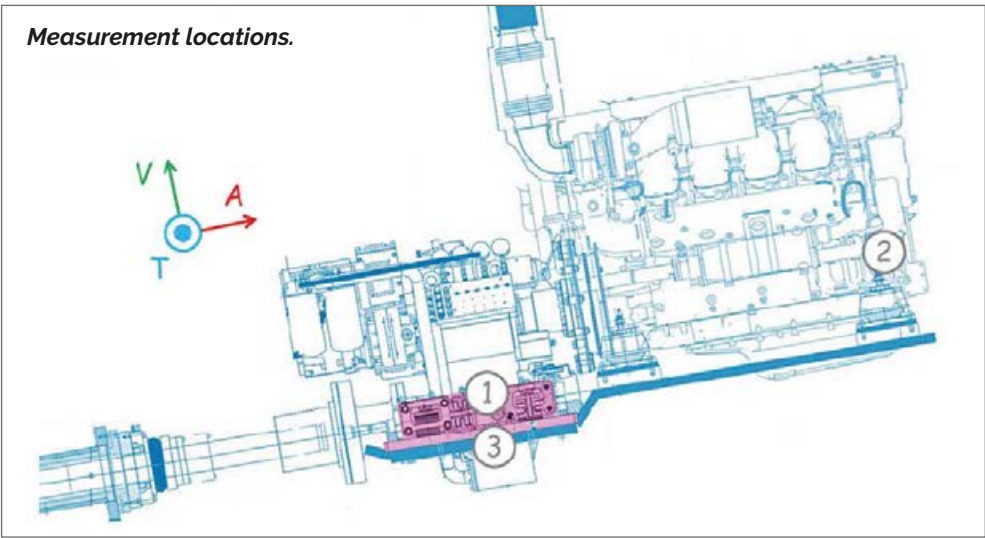


Volete cancellare il rumore? Fatelo con la gomma!

Want to erase the noise?
Do it with an eraser!



Measurement locations.



C'era una volta un bellissimo e immenso yacht a vela, lungo più di 50 metri, completamente realizzato in alluminio. Il suo armatore poteva vantare sottocoperta una cabina pazzesca e numerosi altri alloggi destinati ai suoi amici e familiari entusiasti di poter salire su quella splendida barca. Materiali preziosi e ogni genere di comfort erano stati scelti e installati a bordo: aria condizionata, un ponte interamente in teak e uno spazioso beach club affascinavano

e deliziavano i tanti ospiti, che avevano la fortuna di soggiornarvi. Ma un'ombra, non silenziosa, si era insinuata a bordo: durante le feste e le cene che l'armatore amava organizzare, le note degli splendidi concerti della sua piccola orchestra venivano sovrastati da un rumore fastidioso, e il sonno dei suoi numerosi ospiti disturbato; anche il suo splendido ufficio, dove trattative milionarie avevano da sempre avuto luogo, non era più lo stesso. L'armatore era un

uomo intelligente e pragmatico. La sua vita era stata guidata da una massima molto saggia: se esiste un problema, esiste anche una soluzione. Alla fine delle vacanze aveva confermato il 'rifugio invernale' per la sua barca in Spagna, per sottoporlo alle necessarie attività di manutenzione previste dai suoi fidi Comandante e Chief Engineer: in quell'occasione, condividendo con il brillante Project Manager del cantiere le sue perplessità e i disagi occorsi durante l'estate, decisero di coinvolgere una nota azienda operante da più di 130 anni, specializzata nella progettazione e realizzazione di soluzioni specifiche per l'attenuazione di rumore e vibrazioni a bordo. L'azienda aveva molta esperienza ed era specializzata in quei progetti complessi dove il problema è manifesto, ma la causa oscura, perché la barca non giace solo su foglio bianco, progetto magnifico, ma incorporato su un complesso programma CAD, ma naviga nelle acque degli oceani di tutto il mondo. In una tersa mattina di ottobre OSCAR, il tecnico incaricato dalla famosa azienda, molto conosciuto per la sua esperienza e la sua competenza, si presenta a bordo insieme ai suoi inseparabili strumenti del mestiere e si dirige sicuro in sala macchine dove le due poderose linee d'asse che muovono la imponente, ma straordinariamente leggera, massa della barca, lo aspettano, ancora silenziose. Posiziona strani sensori, chiamati accelerometri piezometrici, ai piedi dei motori, degli invertitori e delle fondazioni, dove le macchine rotanti sono ancorate alle strutture della barca. Con un tachimetro può registrare il regime di rotazione delle linee propulsive e chiede al comandante di uscire in mare, con l'unica richiesta di seguire una

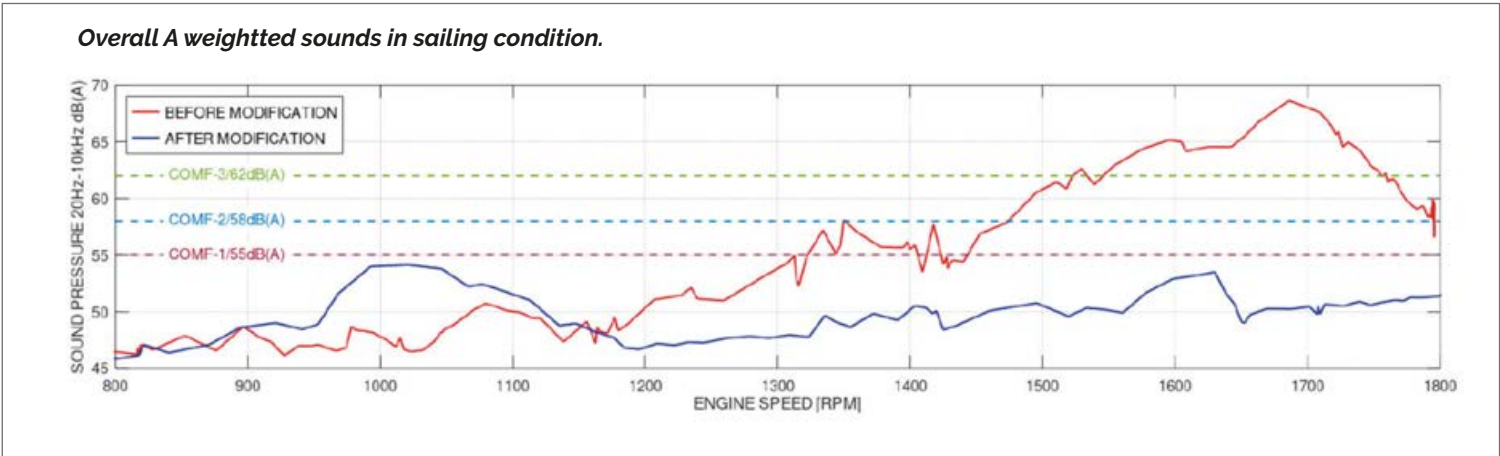
Dopo l'intervento dei tecnici di Vulkan il microfono di Oscar ha registrato un silenzio assordante.

After the intervention of Vulkan's engineers, Oscar's microphone was in deafening silence.

Sound levels at the cruise speed in different spaces.

	LOCATION		SAILING (1400 rpm) (before modification)	SAILING (1400 rpm) (after modification)	DIFFERENCE
1	Owner Cabin	middle	42 dB(A) (COMF-1)	41 dB(A) (COMF-1)	-1dB
2	Owner office	middle	51 dB(A) (COMF-1)	41 dB(A) (COMF-1)	-10dB
3	Owner office	window	59 dB(A) (COMF-3)	42 dB(A) (COMF-1)	-17dB
4	Visitors Cabin	middle	51 dB(A) (COMF-1)	46 dB(A) (COMF-1)	-5dB
5	Visitors Cabin	window	58 dB(A) (COMF-2)	47 dB(A) (COMF-1)	-11dB
6	Lounge		56 dB(A) (COMF-2)	49 dB(A) (COMF-1)	-7dB

Overall A weighted sounds in sailing condition.



mze
MZ ELECTRONIC

YOUR PARTNER FOR MARINE EQUIPMENTS



Italwinch has a complete range of anchor windlasses, capstans, chain stoppers, thrusters and electronic accessories for pleasure, commercial and military boats. All the products are made to meet and exceed the requests of the most important certification agencies in the world. (DNV, RINA, BV, LR, ABS, RMRS, etc.)



Progetto Elica was born from the experience of SBM, a historic Italian propeller company founded in 1963, specialized in the design and production of custom made propellers (both fully submerged and surface piercing), shaft lines, brackets and rudders.



MZ Electronic S.r.l. Via Bainsizza, 2 - 20900 Monza (MB) Italy +39 039 2148 126

www.mzelectronic.it - info@mzelectronic.it



precisa rampa di accelerazione: così comincia il suo lavoro, registrando le vibrazioni nella sala macchine e con un microfono il rumore in tutte le zone della barca indicategli dal team di bordo.

Oscar è un tecnico capace e appassionato. Lasciata la barca dopo la prova in mare, si mette subito al lavoro, svolgendo un'attenta analisi in frequenza dei dati raccolti: l'origine del problema sta in una particolarità del motore, e in particolare da un disturbo originato dal particolare ordine di scoppio, che si trasforma in rumore strutturale, vibrazioni trasmesse alla struttura della barca e poi convertite in rumore, udibile all'orecchio umano. Il saggio armatore aveva ragione: se c'è un problema, esiste sempre la sua soluzione. Per smorzare queste specifiche vibrazioni, il sistema elastico di bordo deve essere modificato e Oscar, con l'aiuto dei colleghi spagnoli e tedeschi, propone un concept di ultima generazione che viene opportunamente adattato a spazi e interfacce esistenti a bordo: una versione speciale del giunto elastico VULKAN VULKARDAN F42 con una bassissima rigidezza verticale, il nuovo CV1000T per la supportazione

dell'invertitore, i veterani T35S ai piedi dei due motori e una tenuta MICROTEM dell'asse elica studiata per le applicazioni con elevata deflessione. Non un progetto su carta, ma un'entusiasmante attività di retrofit che coinvolge, durante i mesi invernali e nella primavera, il personale del cantiere e di VULKAN, con un affiatato supporto del team di bordo. La primavera è finita, giugno con le sue lunghe giornate mette di buon umore anche gli animi più cupi. È il 21 giugno e Oscar ormai conosce la strada: sale a bordo e ripercorre gli stessi corridoi, rivede le stesse cabine, il salone, pronti per nuovi divertimenti e momenti familiari di gioia e spensieratezza, di un'estate che è già incominciata. Sa che il futuro di quei momenti dipende da lui e dall'immane lavoro svolto da tanti nei mesi precedenti. Silenzioso prepara il campo per una nuova prova a mare che decreterà le sorti del progetto e se lo sforzo ingegneristico e tecnico sono valse la pena.

Silenzio. Quella mattina il microfono di Oscar ha registrato un silenzio assordante. Non sappiamo quanto siate familiari con termini come dB e Hz: in particolare i

dB sono l'unità di misura del rumore. Se guardate attentamente la tabella potete capire tanto anche da soli: dove il rumore era più alto prima del retrofit, e quindi fastidioso da non permettere sonno e lavoro, esso si è trasformato in un sussurro (l'equivalente di 40 dB). E per darvi un altro ordine di grandezza: una riduzione di 10 dB viene percepita dall'orecchio umano come un dimezzamento del rumore.

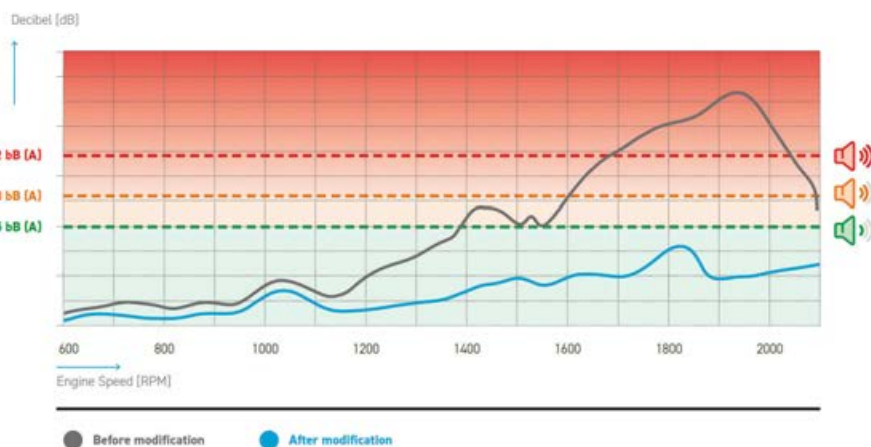
La differenza tra una favola e questo racconto, è che quella che vi abbiamo raccontato non è una fiaba, ma una storia, poco romanzata, davvero accaduta, con personaggi reali e numeri, che più che numeri sono dati.

E poi, come ogni storia che si rispetti ha una morale: esiste sempre una soluzione... e se volete cancellare il rumore potete farlo con la gomma, 'supportati' da esperti che vi accompagnino nel vostro viaggio!

Se volete saperne di più, di questa storia e di altre che abbiamo vissuto scrivete a marketing.italia@vulkan.com

Once upon a time, there was a beautiful and immense sailing yacht, over 50 meters long, entirely made of aluminum. Its owner could boast an amazing cabin below deck, along with numerous other accommodations for his friends and family, who were thrilled to be aboard. Precious materials and all kinds of comforts were chosen and installed: air conditioning, a deck entirely in teak, and a spacious beach club that fascinated and delighted many guests. But a shadow, not a silent one, crept aboard: during the parties and dinners the owner loved to organize, accompanied by the notes of his favorite small orchestra, an annoying noise drowned everything out, disturbing the sleep of his many guests. Even the owner's magnificent office, where million-dollar deals had always taken place, was no longer the same. The owner was an intelligent and pragmatic man. His life had been guided by a very wise principle: if there is a problem, there is also a solution. At the end of the holiday, he confirmed Spain as the 'winter refuge' for his boat, to undergo the necessary maintenance activities planned by his trusty Captain and Chief Engineer. On that occasion, while sharing his concerns and the inconveniences experienced during

Noise level before and after RETROFIT by VULKAN



Il grafico mostra il livello di rumorosità registrato prima e dopo l'intervento di Vulkan con l'installazione di una versione speciale di giunto elastico.

The graph shows the noise level recorded before and after Vulkan intervened by installing a special version of the flexible coupling.

COELMO[®]
EXCELLENCE THROUGH GENERATIONS



The perfect summer color match.

FL FORT LAUDERDALE
INTERNATIONAL
BOAT SHOW

Stand n. 772

MARINE GENERATORS

www.coelmo.it
marine@coelmo.it

**METS
TRADE**

Stand n. 12.003

* Pantone[®] LLC is registered trademarks. Pantone[®] LLC is an independent manufacturer not affiliated with Coelmo[®] spa.



DOVE IL RUMORE ERA PIÙ ALTO PRIMA DEL RETROFIT, E QUINDI FASTIDIOSO DA NON PERMETTERE SONNO E LAVORO, ESSO SI È TRASFORMATO IN UN SUSSURRO DELL'INTENSITÀ DI 40 DECIBEL.

WHERE THE NOISE WAS AT ITS LOUDEST BEFORE THE RETROFIT, ANNOYING ENOUGH TO MAKE IT IMPOSSIBLE TO SLEEP OR WORK, IT HAS BEEN REDUCED TO A WHISPER OF 40 DECIBELS.

the summer with the brilliant Project Manager of the shipyard, they decided to involve a renowned company with over 130 experiences' years, specialized in designing and implementing specific solutions to reduce noise and vibrations aboard – especially in cases where the problem is present, but the cause is unknown, because the boat isn't just a magnificent project on a blank sheet of paper, incorporated into a complex CAD program, but it sails the waters of the world's oceans.

On a crisp October morning, OSCAR, the technician chosen by the famous company and well-known for his experience and competence, arrives on board with his inseparable tools. He heads confidently to the engine room, where the two powerful shaft lines moving the yacht are still silent. He places strange sensors, called piezometric accelerometers, at the feet of the engines, the gearboxes, and the foundations where the rotating machines are anchored to the yacht's structure. Using a tachometer, he can record the rotational speed of the propulsion lines. He asks the captain to head out to sea, with the only request: to follow a specific acceleration ramp, and thus, his work begins, recording vibrations in the engine room and using a microphone to capture the noise in all the boat areas indicated by the onboard team. Oscar is a skilled and passionate technician. He immediately gets to work, conducting a careful frequency analysis of the collected data. The source of the problem lies in a peculiarity of the engine, particularly in its firing order, which translates into structural noise – vibrations transmitted to the boat's

structure and then converted into noise audible to the human ears. The wise owner was right: if there is a problem, there is always a solution.

To dampen these specific vibrations, the onboard elastic system needs to be modified. Oscar, along with his Spanish and German colleagues, proposes a state-of-the-art concept that is appropriately adapted to the existing spaces and interfaces aboard: a special version of the VULKAN VULKARDAN F42 elastic coupling with extremely low vertical stiffness, the new CV1000T for supporting the gearbox, the veteran T35S under the two engines, and a MICROTEM propeller shaft seal designed for applications with high deflection.

This isn't just a project on paper, but an exciting retrofit activity that involves, over the winter and spring months, both the shipyard staff and VULKAN, with the cohesive support of the onboard team. Spring has also passed, and June, with its long days, puts even the gloomiest spirits in a good mood.

It's June 21, and Oscar now knows the way: he goes onboard the yacht, retracing the same corridors and revisiting the same cabins and the salon, ready for new fun and joyful family moments in an already-begun summer. He knows that the future of those moments depends on him and the immense work done by many over in the previous months. Silently, he prepares for a new sea trial that will determine the project fate and whether the engineering and technical effort was worth it.

Silence. That morning, Oscar's microphone recorded an astonished silence.

We don't know how familiar you are with terms like dB and Hz: dB is the measurement unit for noise. If you look carefully at the table, you can understand a lot on your own: the noise in the areas where it was impossible to sleep and work before the retrofit, now it has been transformed into a whisper (equivalent to 40 dB). Before. To give you another reference: a reduction of 10 dB is perceived as halving the noise.

The difference between a fairy tale and this story is that the one we have told you is not a fictional story but a barely romanticized one, that really happened, with real characters and numbers that are more than just numbers – they are data.

And then, as with every good story, there is a moral: there is always a solution... and if you want to erase the noise, you can do it with rubber, 'supported' by experts who will join you on your journey!

If you want to know more about this story or others we've experienced, write to us at marketing.italia@vulkan.com ▀





Rip away
the obsolete
navigation style.



HP Watermakers clears plastic bottles from your boat.

Uncover a cleaner marine environment beyond
while enjoying effortless sustainable habits.
Just one click for purified still or sparkling water
straight from the sea, tasting your onboard freedom.

Let's sea with HP Watermakers.

Our Part-NET 2.0 App



Water Package



hpwatermaker.it



World Headquarters MILANO | FORT LAUDERDALE | DUBAI | CAPE TOWN | MALE
Furthermore, official dealers in 56 countries.

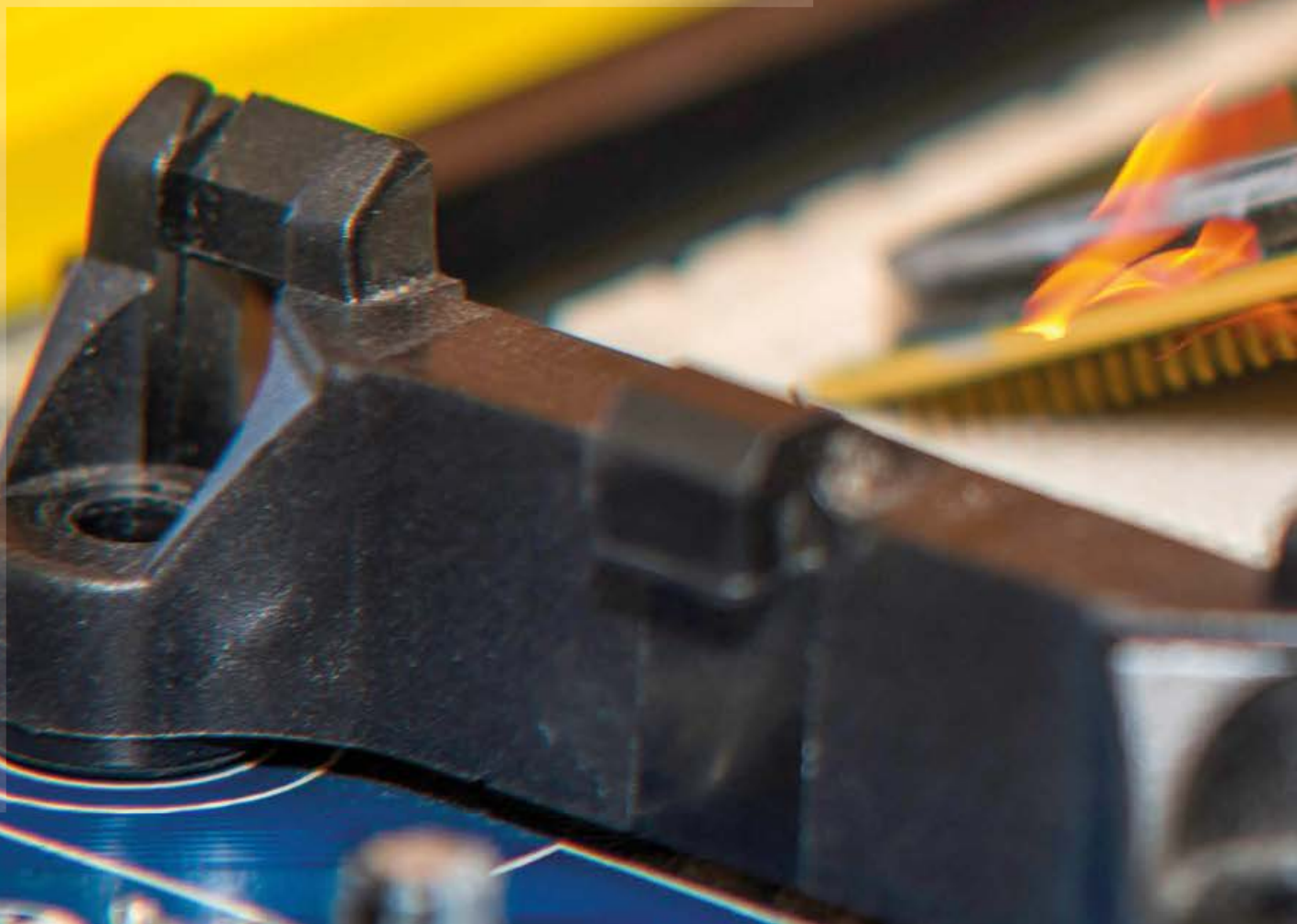


Focus

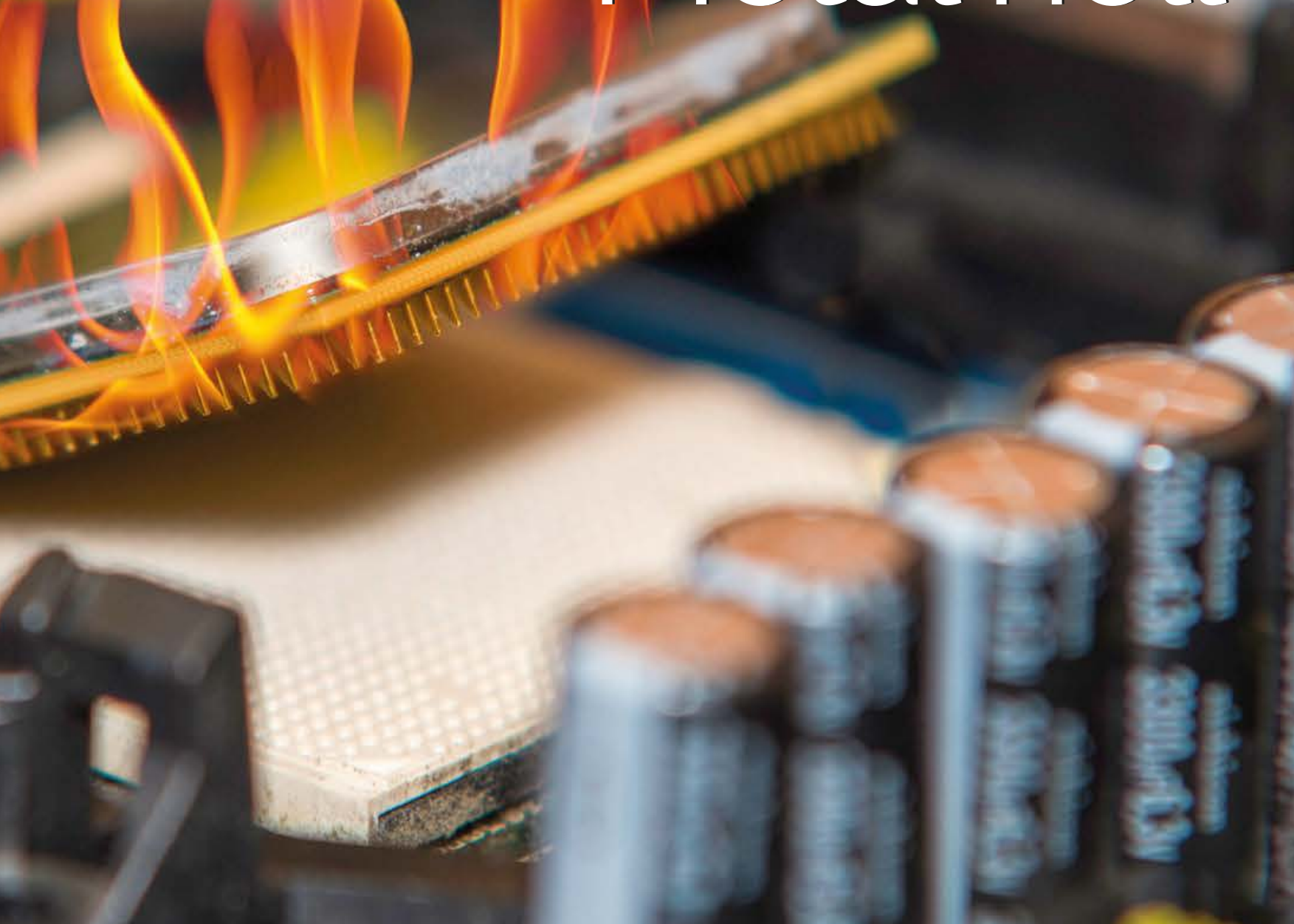
LE BATTERIE AL LITIO OFFRONO VANTAGGI IN TERMINI DI PESO, INGOMBRO E DENSITÀ DI ENERGIA, MA SE BRUCIANO NON SI SPENGONO. ECCO QUALI ACCORTEZZE AVERE, NELLA COSTRUZIONE E NELLA GESTIONE DI UNO YACHT, PER LIMITARE I PROBLEMI

LITHIUM BATTERIES HAVE WEIGHT, VOLUME AND ENERGY DENSITY ADVANTAGES, BUT THEY CAN CATCH FIRE AND ARE DIFFICULT TO EXTINGUISH. HERE ARE SOME STEPS YOU CAN TAKE IN THE CONSTRUCTION AND OPERATION OF YACHTS TO MITIGATE THE SITUATION

by *Niccolò Volpatic*



Inferno di metallo Metal hell





Il rischio zero non esiste, lo sappiamo. Ma tra zero e cento, meglio uno che novantanove. L'obiettivo è quello di limitare i danni. Le batterie agli ioni di litio non sono più una novità e sono anche tecnologicamente avanzate. Anzi, non c'è nessuna altra batteria che è stata oggetto di così approfondite ricerche. Tutto, come spesso, deriva dall'automotive, nel senso che in quel settore la scelta del litio è già stata compiuta diversi anni or sono. I vantaggi sono noti: peso ridotto del 70% rispetto a una batteria tradizionale, ingombro contenuto e, soprattutto, alta densità di energia. Che cos'è la densità di energia? È il valore che indica quanto è efficiente una batteria. E il litio lo è. Tanto. Le controindicazioni sono che questo elemento non va molto d'accordo con l'umidità e soprattutto con il fuoco.

L'umidità in sentina o in sala macchine è una costante, il fuoco no, ma in caso di incendio le conseguenze sono gravi. In poche parole, se il litio prende fuoco è quasi impossibile spegnerlo. Non gli serve nemmeno l'ossigeno per alimentare il fuoco, ma si esaurisce solo quando è bruciato tutto. Non si trovano molti dati ufficiali, nemmeno tra i rapporti del Corpo delle Capitanerie di Porto. Gli incendi a bordo sono indubbiamente aumentati, anche coinvolgendo yacht appena consegnati e, a volte, sono bruciate intere banchine. Anche se non riguarda la nautica da diporto, il dipartimento dei Vigili del Fuoco di New York racconta che lo scorso anno nella Grande Mela ci sono stati 108 incendi dovuti alle batterie agli ioni di litio e, in particolare, che questi hanno causato molte vittime e feriti. Che fare,

dunque? Non siamo più all'anno zero, ormai è stata maturata una certa esperienza per installare in sala macchine delle batterie al litio con il massimo standard di sicurezza possibile. Il primo step arriva dai sistemi di monitoraggio della temperatura. Tutti i software di gestione sono in grado ormai di rilevare aumenti anche molto contenuti ed è proprio questo che chiedono i cantieri. Se una volta un allarme scattava solo dai tre gradi centigradi in su, oggi il limite è stato tarato a mezzo grado. Monitorare possibili surriscaldamenti è fondamentale per evitare che le batterie prendano fuoco. Oltre a questo, c'è l'ubicazione. Quando si può, perché le dimensioni lo consentono, le batterie vengono installate in un locale apposito, dotato di paratie stagne. In caso di incendio, le paratie si chiudono e si evita che il fuoco si propaghi. Inizialmente si installavano paratie laterali, ma ci si è accorti che il fuoco si propagava verso l'alto, pertanto ora è protetto tutto il locale. E poi c'è una sicurezza data dalla costruzione della batteria vera e propria.

Le celle separate una dall'altra, per esempio, evitano che il surriscaldamento di una possa influenzare quella vicina. Inoltre, gli involucri che contengono la batteria al litio devono passare i test antifiamma, devono cioè essere certificati per resistere

Uno yacht moderno ha impianti complessi che devono essere progettati facendo collaborare tutti gli attori in causa.

A modern yacht has complex equipment that has to be designed in partnership with everyone involved.





FAIRMONT MONTE CARLO
12 AV. DES SPÉLUGUES, 98000 MONACO



alla fiamma diretta di un incendio. Ma la sicurezza è anche una questione “culturale”, sia per chi costruisce, sia per chi utilizza un'imbarcazione. *“In questo momento in cui i sistemi non sono standardizzati – afferma Fabio D'Agostino, docente di Protezione dei Sistemi Elettrici del Dipartimento di Ingegneria Navale, Elettrica, Elettronica e delle Telecomunicazioni dell'Università di Genova – fatto salvo le regole tecniche indispensabili per la sicurezza degli impianti, la qualità finale dipende dalle scelte progettuali”.*

In sostanza cosa ci dice? Che essendo quasi tutte installazioni custom, soprattutto per yacht di una certa dimensione, l'installazione va studiata bene e consultando diverse competenze. La batteria non è più una cosa che si sostituisce stringendo due morsetti, tantomeno se si pensa di sostituire quella tradizionale con quella agli ioni di litio. Ingegneri elettrici, integratori di sistemi, cantiere, progettista, surveyor devono collaborare per realizzare l'impianto più sicuro possibile. E lo stesso vale per le imbarcazioni più piccole, magari con una propulsione esclusivamente elettrica. *“Gli studi che provengono dall'automotive sono validi – prosegue il professore – ma devono essere calati nel contesto marino. Una barca, soprattutto se di piccole dimensioni, subisce molte più vibrazioni e colpi di quanti non ne possa subire un'auto. Ammortizzare le batterie è pertanto una necessità stringente”.* Non si è soli però in questo arduo compito, perché gli enti certificatori hanno raggiunto un livello di conoscenza della materia che sarebbe un peccato non utilizzare, già in fase di progetto. Il RINA, ad esempio, è un vero e proprio consulente e più tutti i soggetti interessati, dal cantiere al progettista, all'ingegnere si parlano, più è probabile che si trovi la soluzione migliore per avvicinarsi al rischio zero. Infine, la questione “culturale” sulla

sicurezza e la prevenzione degli incendi a bordo riguarda anche armatori e diportisti. In molti casi l'incendio non è derivato dalle batterie di bordo, ma da quelle dei tanti dispositivi o da un device lasciato a ricaricare. Questi strumenti hanno un grado di sicurezza basso, in particolare perché hanno un'alta tensione per ottenere una ricarica veloce. Se lasciati per molte ore a ricaricarsi, è probabile che si surriscaldino e possano prendere fuoco. Basta parlare con i comandanti dei mega yacht per capire quanto questi aspetti li impensieriscano. Dipende anche da chi sale a bordo, come armatore o come ospite, imparare a usare toys, device e smartphone in modo da non mettere a repentaglio la sicurezza.

There is no such thing as zero risk. Everyone knows that. But if you have to choose between zero and a hundred, it is much better to have one than ninety-nine. The goal is to limit the damage. Lithium-ion batteries are technologically advanced, but they are no longer a novelty. No other type of battery has been the subject of so much research. As is so often the case, it has all come from the automotive world, which has been using lithium for several years now. Its advantages are well known: it is 70% lighter than a conventional battery, it doesn't take up much space and, above all, it has a high



Il litio offre enormi vantaggi in termini di peso e di densità di energia, ma se prende fuoco è quasi impossibile da spegnere.

Lithium has many advantages in terms of weight and energy density, but if it catches fire, it is practically impossible to put out.

YOU SPIN ME ROUND



DC electric
thruster



AC electric
thruster



DC-AC brushless
thruster



Hydraulic
thruster



Retractable
thruster

Achieve effortless docking and superior control with our state-of-the-art bow and stern thrusters, designed to enhance your boating experience with unmatched precision and reliability. A range of thrusters with DC, brushless DC-AC, triphase AC and hydraulic motors. From 30kgf up to 1400kgf, analog or digitally controlled, every model can be proportional, even the smaller ones, to assure the best performance with no compromise.

QS Seamaster: designed for the most demanding boaters, developed with the most important boatbuilders.



qs-seamaster.com

COME AND VISIT US

METS MARINE EQUIPMENT
TRADE TRADE SHOW
19-20-21 NOV 2024
AMSTERDAM



IL RINA NON È UN SEMPLICE ENTE CERTIFICATORE, MA UN VERO E PROPRIO CONSULENTE CHE È BENE SFRUTTARE PER REALIZZARE L'IMPIANTO PIÙ SICURO POSSIBILE.

RINA ISN'T JUST A SIMPLE CERTIFICATION AGENCY, BUT A GENUINE CONSULTANCY, AND THE ADVANTAGES IT OFFERS SHOULD BE TAKEN UP TO CREATE THE SAFEST ONBOARD SET-UP POSSIBLE.

energy density. But what exactly is energy density? It is the number that indicates how efficient a battery is. And lithium is efficient. Very efficient. The downside is that it is not a material that is very good at handling moisture and, above all, fire. Moisture in the bilge or engine room is always there, but fire isn't. But if it does break out, the consequences are very serious. Put simply, if lithium catches fire, it is virtually impossible to extinguish. It doesn't even need oxygen to feed the fire, and it doesn't go out until everything is burnt. There is not much official data to be found, not even in port authority reports. There has undoubtedly been an increase in fires on board, even

on newly delivered yachts, and sometimes entire docks have burned down. Although not related to yachting, the New York Fire Department reports that there were 108 fires caused by lithium-ion batteries in the Big Apple last year, resulting in many deaths and injuries. So what should be done?

We are no longer at the beginning, and some experience has been gained in installing lithium batteries in engine rooms with the highest possible safety standards. The first step is the temperature monitoring system. All management software can now highlight even small increases in the temperature of an area, which is exactly what boatyards are looking for. There was a time when an increase of three degrees would trigger an alarm, but now it is set at half a degree. Monitoring for overheating is essential to prevent batteries from catching fire.

In addition, there is also the issue of where they are fitted. When you have enough room and can, you should install batteries in their room, fitted with watertight doors. If there is a fire, the door bulkheads close and stop the fire from spreading. People initially installed side bulkheads, but then they realised that fire travels upwards, and so now the whole room is protected. And then there is a security factor that comes from how the batteries themselves are constructed.

If cells are separated one from the other, for example, you can stop overheating affecting adjoining ones. Also, the wrappings for lithium batteries have to pass an anti-flame test, and thus have to be certified to resist the direct flames present in a fire.



Spesso gli incendi a bordo partono da dispositivi in ricarica e non dalle batterie che si trovano in sala macchine. Bisogna usarli in modo da ridurre il più possibile i rischi.

Boat fires often start from devices that are recharging, and not from the batteries in the engine room. It is important to use them in a way that reduces risk as much as possible.



MARINE

NUOVA JOLLY

la ricerca della perfezione



Prince 50

www.nuovajollymarine.com

Gallinea and Fisacon

Fisacon, società tedesca di ingegneria, ha ideato un sistema di ricarica sicuro e pratico che sarà distribuito in Italia da Gallinea che dal 1959 opera in campo nautico con componentistica elettrica ed elettronica per i più prestigiosi cantieri. Rainer Daniel, Ceo di Fisacon GmbH, ha dichiarato: "Per noi il mercato italiano è molto importante. I cantieri navali italiani godono di una reputazione di prim'ordine in tutto il mondo. Insieme al nostro partner Gallinea, offriremo box RAclan e moduli RAMBSS certificati per la ricarica e lo stoccaggio in sicurezza delle batterie agli ioni di litio Watertoys per nuovi yacht e per refit". Il RAclan Maritime Battery Safety System è una soluzione modulare per caricare e conservare in sicurezza tutte le batterie agli ioni di litio con caricabatterie water toys e seabob con batterie integrate permanentemente. I moduli sono impermeabili e progettati per il funzionamento su superyacht. I moduli sono progettati per batterie fino a 6,0 kWh e sono dotati di un sistema di spegnimento multi-ugello molto efficace, di serbatoi integrati per il concentrato "Trident" e di connessioni esterne per l'acqua che consentono l'allagamento interno. Si tratta del massimo livello di efficienza per combattere un incendio di tipo termico. Sono dotati di un monitor intelligente touchscreen, comunicazione wireless, scarico particolarmente efficace con sistemi di filtri multipli, ventilazione integrata e alimentazione di emergenza. I moduli sono certificati dal DMT TÜV Nord. I moduli sono realizzati in materiale composito balistico con elementi di tamponamento dell'esplosione. Tutti i moduli sono impilabili. I moduli RAMBSS superano le raccomandazioni di sicurezza della linea guida MGN 681.

Fisacon, a German engineering company, has developed a safe and practical charging system that will be distributed in Italy by Gallinea, a company that has been working in the nautical sector since 1959, supplying electrical and electronic parts to the most prestigious boatyards. Rainer Daniel, CEO of Fisacon GmbH, said: "The Italian market is very important to us. The Italian naval shipyards have an excellent reputation worldwide. Together with our partner Gallinea we will offer certified RAclan boxes and RAMBSS modules for the safe charging and storage of lithium-ion batteries for water toys on new yachts and refits". The RAclan Maritime Battery Safety System is a modular solution for the charging and safe storage of all lithium-ion batteries with water toy and Seabob chargers with permanently integrated batteries. The modules are waterproof and designed for superyacht batteries up to 6.0kWh and are equipped with a highly efficient multi-nozzle cut-off system, integrated tanks for Trident concentrate and external connections for water to flood the interior. This is the highest level of efficiency for fighting a thermal type of fire. They are equipped with an intelligent touchscreen monitor, wireless communications, an extraction system that is particularly effective with multiple filter sisters, integrated ventilation and emergency power. The modules are certified by DMT TÜV Nord and are made of anti-ballistic composite material with explosion-blocking elements. All modules are stackable and the RAMBSS modules exceed the MGN 681 safety guidelines.

But safety is also a matter of culture and habit, both for people who build boats and for those who use them. "At this time, with systems that are not standardised", says Fabio D'Agostino, who is a professor in the Protection of Electrical Systems at the Naval, Electrical, Electronic and Telecommunications Engineering Department of the University of Genoa, "notwithstanding the technical regulations that are indispensable for the safety of equipment, the end quality depends on decisions made at the design stage". Essentially he is saying that since nearly all installations are customised, especially for yachts of a certain size, the installation should be carefully studied and a range of experts involved. Batteries are no longer something that is changed by simply tightening a few clamps, let alone if one wants to substitute a traditional one with a lithium-ion one. Electrical engineers, system integrators, the boatyard, the designer and the surveyor have to work together to make the safest system possible. And the same is true for smaller craft, perhaps ones which use purely electric propulsion. "The research that comes from the car sector is valid", continues the professor "but it has to be adjusted to the marine environment. A boat, especially if it is small, is subjected to much more vibration and many more blows than a car. Dampening the effect on the batteries is thus a pressing necessity". One isn't alone in this difficult task because the certification agencies have acquired a level of knowledge of the issues that it would be a shame not to use, starting from the design stage. The RINA, for example, is genuinely a consultancy and the more that all of the subjects involved, from the yard to the designer and the engineer, talk amongst themselves, the more likely it is that the best solution can be found to get close to a zero risk status. And finally, we get to the cultural issue relating to safety and the prevention of fires on board, and how it involves owners and yachtspeople as well. In many cases fires don't start from the boat's batteries, but from those in the numerous devices onboard, or from one that has been left to recharge. These tools have a low level of safety, especially because they use a high voltage to recharge quickly. If they are left recharging for several hours, they will likely overheat and they might catch fire. You just have to talk to mega yacht skippers to realise how concerned they are about this. It also depends upon people who come on board, like the owner and guests, learning to use water toys, devices and smartphones in a way that doesn't endanger the safety of the boat. ▀





SINCE 1971

Veco®

Cool is in the Air

For over five decades, Veco has been designing and manufacturing **Climma** premium marine air conditioning and **Frigoboat** refrigeration systems.

Our commitment to quality, flexibility, and efficiency has earned us a reputation for being an industry leader.

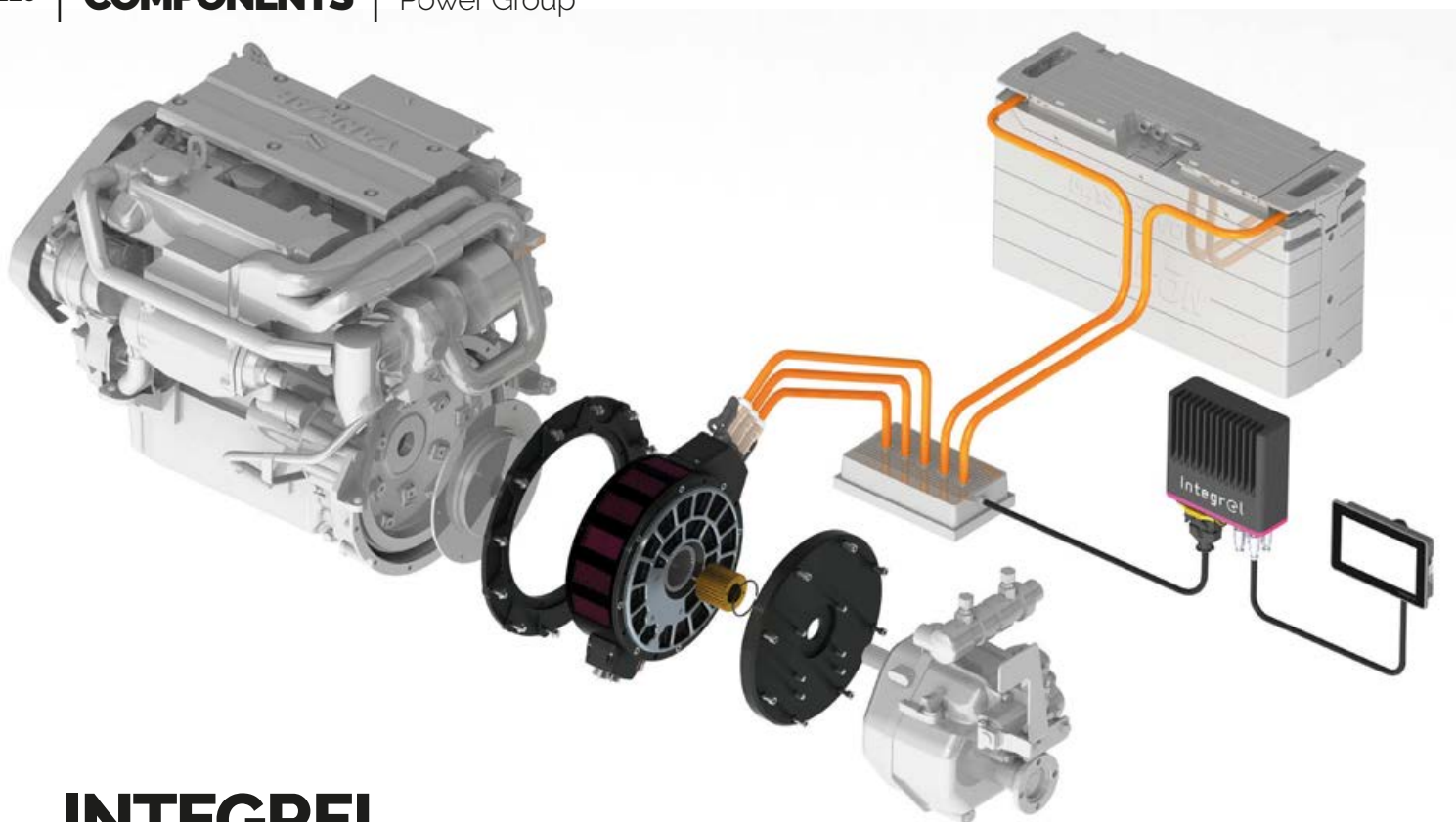
Explore Veco's cutting-edge technology and discover the latest in onboard comfort.

- ▼ Compact Dimension
- ▼ Lightweight Construction
- ▼ Cutting-Edge Technology
- ▼ Project Management
- ▼ Global Support Network

400+
Veco's dealers
across the globe

Veco S.p.A. | Giussano MB Italy | +39 0362 35321 | info@veco.net | www.veco.net

Find us at IBEX - 3-2338 | FLIBS - 683 | METSTRADE - 02.301



INTEGREL E-POWER 9 SE

POWER GROUP HA PRESENTATO UN SISTEMA CHE CONSENTE DI RENDERE IBRIDA LA PROPULSIONE, SENZA LA NECESSITÀ DI AVERE UN GENERATORE A BORDO

POWER GROUP HAS UNVEILED A SYSTEM THAT ENABLES HYBRID PROPULSION WITHOUT USING AN ON-BOARD GENERATOR

by Massimo Longoni



The *Integrel E-Power 9SE* has been designed for single-engine monohull applications and delivers up to 9 kW of energy generation, intelligently stored in 48V Mastervolt batteries. *Integrel* monitors throttle input, so that in the

event full engine power is needed for propulsion, the system instantly powers down. As soon as stable engine rpm is restored, *Integrel* resumes full power generation. The combined propeller and integral generator load brings the total engine load closer to optimum efficiency. As a result, the engine runs more efficiently, generating large amounts of power at near-optimum fuel consumption. ▲

Il sistema viene montato sulla parte anteriore del motore generando energia a 48V. Gestisce le prestazioni OEG, assicurandosi che il motore non sia mai sovraccarico.

The system is on the front of the engine and is the source of the 48V power supply. It manages OEG performance, ensuring the engine is never overloaded.



L' *Integrel E-Power 9SE* è stato progettato per applicazioni monoscafo e fornisce fino a 9 kW di energia, immagazzinata in modo intelligente in batterie Mastervolt da 48V. *Integrel* monitora l'input dell'acceleratore, in modo che, nel caso in cui sia necessaria la piena potenza del motore per la propulsione, il sistema si spegne istantaneamente, e non appena viene ripristinato un numero di giri stabile del motore, *Integrel* riprende la piena produzione di energia. Il carico combinato dell'elica e del generatore *Integrel* avvicina il carico complessivo sul motore all'efficienza ottimale. Di conseguenza, il motore funziona in modo più efficace generando al tempo stesso grandi quantità di energia con un consumo di carburante quasi ottimale.

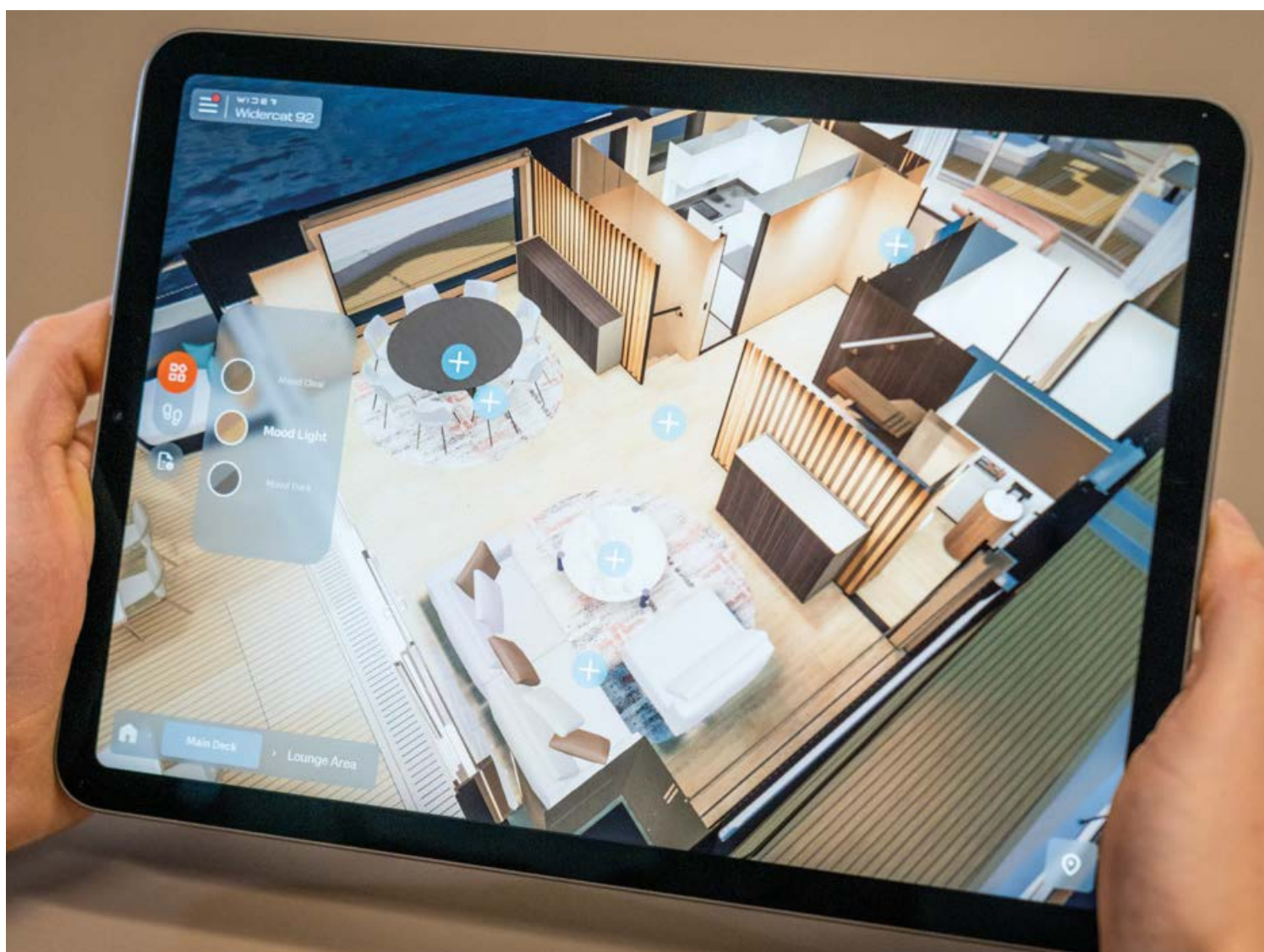
www.power-group.it



THIRTY·NINE
PRIVATE MEMBERS CLUB

WHERE
refinement
MEETS
expertise

Sport. Dining. Beauty. Events
39 Avenue Princesse Grace, 98000 Monaco



IL FUTURO È ADESSO THE FUTURE IS NOW

FUTURE MARINE È UNA SUITE DI SOLUZIONI DIGITALI SVILUPPATA DA APPLIED, UN PUNTO DI RIFERIMENTO PER LE IMPRESE CHE PUNTANO SULLA DIGITAL TRANSFORMATION COME ELEMENTO CHIAVE PER LA PROPRIA COMPETITIVITÀ SUL MERCATO. FUTURE MARINE IS A SUITE OF DIGITAL SOLUTIONS DEVELOPED BY APPLIED, A BENCHMARK FOR COMPANIES FOCUSED ON DIGITAL TRANSFORMATION AS A KEY ELEMENT OF THEIR MARKET COMPETITIVENESS.

by Massimo Longoni

Applied è un centro di competenze che ha l'obiettivo di supportare le aziende nel loro percorso di trasformazione ed evoluzione digitale, fornendo soluzioni e servizi tecnologicamente avanzati negli ambiti IT, IIoT, AI e data science, digital marketing e formazione. Con Future Marine, Applied porta l'esperienza marittima a nuovi livelli di efficienza, competitività e successo nel mercato globale. Immaginate di poter conoscere ogni dato relativo all'imbarcazione in tempo reale attraverso un'interfaccia emozionante e personalizzata, di poter progettare gli ambienti con visualizzazioni 3D ultra-realistiche e molto altro. Inoltre, migliora l'efficienza operativa, prevede le possibili criticità. Future Marine è il risultato della

Creator ottimizza i processi di personalizzazione del design degli yacht offrendo un'esperienza interattiva real-time ai propri clienti, che potranno sentirsi coinvolti nella valutazione di tutti i dettagli di arredo e design dell'imbarcazione. Fruibile anche con visori immersivi in realtà virtuale.

Creator streamlines the yacht design customisation process by providing an interactive, real-time experience for clients to feel involved in the evaluation of every detail of the yacht's interior and design. It can also be used with immersive virtual reality viewers.



ricerca & sviluppo
research & development

assistenza & applicazione
assistance & application

BLUE or
YELLOW
same performance

qualità, servizio, assistenza

quality, service, assistance



certificazione PDA
23-2364249-PDA



Approvazione
RINA, RINAMIL e Classification
for Fast Patrol Vessel
2023/SP/01/200



Strong and Durable
STEEL Blue at 80°C ranks first in its class at compression. At 100°C it is still higher than the 80°C values required by ship Registries.

Simple mix
The color contrast between component A and B makes it easy to check for perfect mixing. Further guarantee of compliance.

Easily mixable
The dedicated and free mixer is the result of practical tests made by users based on their suggestions.

Fluid
In addition to facilitating mixing, it penetrates into every small crevice and adheres perfectly to surfaces, facilitating the rise of any bubbles.

Documented
Each package contains a full description of the tests carried out in the presence of the Registers at the CTS Experimental Technology Centre in La Spezia.

Forte e Resistente
1 STEEL Blue a 80°C risulta il primo della classe alla compressione. A 100°C è ancora superiore ai valori di 80°C richiesti dai Registri navali.

Mix semplice
2 Il contrasto di colore tra componente A e B facilita il controllo della perfetta miscelazione. Ulteriore garanzia del lavoro.

Facilmente mescolabile
3 Il mixer dedicato e gratuito è il risultato di prove pratiche fatte dagli utilizzatori in base ai loro suggerimenti.

Fluid
4 Oltre a facilitare la miscelazione penetra in ogni piccolo interstizio, aderisce perfettamente alle superfici facilitando la risalita di eventuali bolle.

Documentato
5 Ogni confezione riporta una completa descrizione dei test eseguiti in presenza dei Registri presso il CTS Centro Tecnologico Sperimentale di La Spezia.



C-Systems 10 10 CFS, SPINNAKER Yacht Varnish, STEEL Blue, Nautilus mpt, Deco deck, Skinder, Gelplane...

CECCHI GUSTAVO & C.

Viareggio - via Coppino, 253 - tel. +39 0584 383694 - info@cecchi.it



www.cecchi.it



Pilot permette un'esperienza di controllo e gestione intuitiva e personalizzata dei sistemi di bordo. Può essere adattato graficamente per rispecchiare lo stile unico del proprio brand e configurato per le funzionalità specifiche di ogni imbarcazione. Pilot si integra facilmente su monitor touchscreen di diversi fornitori o tramite soluzioni custom, monitorando migliaia di variabili, fornendo visioni dettagliate, report e gestione degli allarmi in un'unica interfaccia.

Pilot enables intuitive and customised control and management of on-board systems. It can be graphically customised to reflect your brand's unique style and configured for each vessel's specific functionality. Easily integrated with multi-vendor touchscreen monitors or custom solutions, Pilot monitors thousands of variables, providing detailed views, reports and alarm management in a single interface.

sinergia di competenze provenienti da diversi settori, finalizzata a creare una soluzione affidabile e all'avanguardia per il mondo della navigazione marittima offrendo strumenti che trasformano radicalmente il modo in cui le imbarcazioni vengono gestite, personalizzate ed esplorate. Future Marine migliora l'esperienza di controllo e gestione a bordo delle imbarcazioni grazie a prodotti come Pilot e Manager, che rappresentano l'avanguardia tecnologica necessaria per le imbarcazioni moderne, incluse quelle a propulsione elettrica e ibrida.



«FUTURE MARINE SFRUTTA IL GEMELLO DIGITALE DELL'IMBARCAZIONE PER REALIZZARE UN'INTERFACCIA CHE AIUTI A VALUTARE E, IN ALCUNI CASI, ANCHE AD ANTICIPARE QUALSIASI TIPO DI PROBLEMATICHE RELATIVE ALLA BARCA. DIVENTA VERAMENTE SEMPLICE E INTUITIVO TENERE SOTTO CONTROLLO TUTTI I LIVELLI, I FLUSSI E LO STATO GENERALE DELL'IMBARCAZIONE, COSÌ COME TUTTA LA PARTE DOCUMENTALE, CHE NON È MAI STATA COSÌ SEMPLICE, INTUITIVA E SÌ, ANCHE BELLA DA VEDERE E DA USARE».

«FUTURE MARINE TAKES ADVANTAGE OF THE DIGITAL TWIN OF THE BOAT TO CREATE AN INTERFACE THAT HELPS TO ASSESS AND IN SOME CASES EVEN ANTICIPATE ANY TYPE OF PROBLEM RELATED TO THE BOAT. IT BECOMES REALLY EASY AND INTUITIVE TO KEEP TRACK OF ALL THE LEVELS, FLOWS AND GENERAL STATE OF THE BOAT, AS WELL AS ALL THE DOCUMENTATION, WHICH HAS NEVER BEEN SO EASY, INTUITIVE AND YES, EVEN BEAUTIFUL TO SEE AND USE».

LUCA MOLDUCCI,
CEO DI APPLIED



costruire
incollare
laminare
proteggere
stuccare
inventare...

10 10 CFS ...do it better

Tanto tempo fa, ricordo,
sognavo qualcosa per risolvere i problemi della mia barca,
che andasse bene per tanti lavori, facile da usare, affidabile, sicuro e risolutivo

... Poi ho incontrato il **10 10 CFS**

Abbiamo lavorato insieme e ho imparato a **riparare laminare stuccare, costruire inventare e risolvere**
con semplicità, sicurezza e affidabilità i problemi del **legno vetroresina compositi** e anche **metalli**
Crediamo nel nostro lavoro!



Siamo con te, dalla parte della tua barca, portando innovazione e qualità.
Abbiamo iniziato negli anni 50 quando il legno delle barche da diporto era protetto e messo in risalto dalla
SPINNAKER Yacht Varnish

"Ora da grandi... e beviamo vino" Spinnaker è ancora il riferimento per qualità, facilità di applicazione e durata nel tempo
Una gamma completa per tutte le necessità - questo è il nostro lavoro, always!

SPINNAKER Gold Fashion, per esempio, non necessita di carteggiatura tra mano e mano con un risparmio di tempo di oltre il 70%, ed è vero. **SPINNAKER Standard** è famosa per la proverbiale lucentezza, affidabilità e semplicità d'uso.

SPINNAKER Polyurethane (un componente) asciuga in tempi brevi anche con temperature basse.

Nella stessa linea **EGGSHELL** e **SATIN** per interni e pavimenti, **Gold Fashion Mat** - opaco, anche per esterni.

WOOD Protection Clear e **Super Clear** per interni ed esterni con essiccazione veloce,

Poly 2 - bicomponente lucida, applicabile anche su precedenti monocomponenti.

Tecnologia COD Coat Over Dry - mano su asciutto senza carteggiare. **Excellent!**



C-Systems 10 10 CFS, SPINNAKER Yacht Varnish, STEEL Blue, Nautilus mpt, Deco deck, Skinder, Gelplane...

CECCHI GUSTAVO & C.

Viareggio - via Coppino, 253 - tel. +39 0584 383694 - info@cecchi.it



www.cecchi.it



Marcello Maggi, Ceo di Wider, illustra le qualità del sistema di Applied a bordo del WiderCat 92.

On board the WiderCat 92, Marcello Maggi, CEO of Wider, explains the qualities of the Applied system.

Manager migliora la consultazione della documentazione tecnica e la gestione dei sistemi dell'imbarcazione. Consente la navigazione 3D dei sistemi interni all'imbarcazione, l'archiviazione centralizzata della documentazione e le viste X-Ray degli impianti connessi alla documentazione.

Manager improves the consultation of technical documentation and the management of the ship's systems. It allows 3D navigation of the ship's internal systems, centralised archiving of documentation and X-ray views of documentation-related systems.

Applied is a centre of expertise that aims to support companies in their digital transformation and evolution journey. It offers technologically advanced solutions and services in IT, IIoT, AI and data science, digital marketing and training. With Future Marine, Applied is taking the maritime experience to new levels of efficiency, competitiveness and success in the global marketplace. Imagine being able to know every ship's data in real time through an exciting and customised interface, being able to design environments with ultra-realistic 3D visualisations and much more. It also improves operational efficiency and predicts possible critical situations. Future Marine is the result of a synergy of expertise from different sectors, aimed at creating a reliable, state-of-the-art solution for the maritime world, offering tools that radically change the way vessels are managed, customised and explored. Future Marine enhances the experience of controlling and managing vessels on board with products such as Pilot and Manager, which represent the latest technology required for modern vessels, including those with electric and hybrid propulsion. ▲



SHIP CONTROL

Ship Control grazie all'esperienza pluriennale nel segmento dell'accumulo e dopo due anni di progettazione ha realizzato una gamma completa di batterie che comprende: GEL, AGM e LITIO Ferro Fosfato (LiFePO4) Avviamento e LITIO Ferro Fosfato (LiFePO4) Servizi.

Ad un anno esatto dal loro lancio ufficiale, a Genova 2023, possiamo confermare che hanno riscosso un grande apprezzamento sia fra gli addetti ai lavori che fra gli utenti finali, spingendoci ad ampliare la gamma con una serie dedicata all'AVVIAMENTO PURO.

Le nuove PRO ENERGY AGM STARTING, in 5 modelli dalla 80Ah alla 240Ah, sono pensate specificamente per garantire spunti molto elevati e prestazioni efficienti, anche a temperature elevate.

Nuovo anche lo styling di tutta la gamma.

Pertanto, la gamma delle batterie **PRO ENERGY** da Novembre 2024 è la seguente:

- **Batterie GEL**
- **Batterie AGM**
- **Batterie AGM avviamento puro**
- **Batterie Litio Ferro Fosfato, LiFePO4 Lithium Battery - Avviamento**
- **Batterie Litio Ferro Fosfato, LiFePO4 Lithium Battery - Servizi**



Puoi trovarci tramite
i seguenti recapiti e indirizzo:

+39 345 562 5353

+39 0584 166 0878

info@shipcontrol.it
www.shipcontrolstore.it

Via dei Ghivizzani, 1743 B
Piano di Mommio (LU)



LA RIVOLUZIONE DEL DOME THE REVOLUTION OF THE DOME

GAMMALTA PRESENTA TALÉO, UNA SOLUZIONE TECNOLOGICA E DI DESIGN PER INTEGRARE CONNETTIVITÀ STARLINK E 5G DI NUOVA GENERAZIONE

GAMMALTA PRESENTS TALÉO, A TECHNOLOGY AND DESIGN SOLUTION FOR THE INTEGRATION OF STARLINK AND THE NEXT GENERATION OF 5G CONNECTIVITY

by Barbara Borgonovo

Gammalta Group, specializzata nella distribuzione di marchi premium per il marine entertainment, ha stretto una partnership commerciale con Hydra Monaco per la distribuzione di Taléo, in esclusiva per il mercato italiano, olandese e inglese. Taléo, Terrestrial and Low Earth Orbit, è un nuovo concetto di dome che integra le tecnologie 5G e Starlink in un'unica struttura innovativa e funzionale. Questa soluzione segna un punto di svolta per la connettività a bordo migliorando notevolmente le prestazioni di Internet. Grazie alla sua struttura leggera, al design minimalista e alle avanzate funzionalità tecniche, ridefinisce il modo in cui il settore marittimo comunica con la terraferma. Taléo, dome nato dall'evoluzione di Starlink nel mercato marittimo e nelle telecomunicazioni, consente di compattare tutte le funzioni

Puntando su apparecchiature all'avanguardia con processi di installazione semplificati e requisiti ridotti di cavi, Taléo offre il perfetto equilibrio tra tecnologia avanzata e facilità di implementazione, ottimizzando l'efficienza e riducendo al minimo le complessità operative.

Focusing on state-of-the-art equipment with simplified installation processes and reduced cabling requirements, Taléo offers the perfect balance between advanced technology and ease of use, optimising efficiency and minimising operational complexity.



INDEMAR

YOUR ITALIAN PARTNER



Luci a LED subacquee



Timonerie e comandi



Pompe per applicazioni nautiche



Stabilizzatori d'assetto dinamici



Sistemi audio per la nautica



Correttori d'assetto



Tenute per linee d'asse



Bussole e binocoli



Grill e piani cottura elettrici



Sistema antivegetativo



Impianti antincendio



Avvisatori acustici pneumatici ed elettrici



Tende parasole a scomparsa



Fari da ricerca



Fari da ricerca



Fari da ricerca



Batterie al litio



Equipaggiamenti elettronici



Gruette e supporti per tender e moto d'acqua



Telecamere digitali a colori per la visione notturna



Supporti radar, antenne e strumentazione



Spine, prese e cavi da banchina



Dissalatori ad osmosi inversa

Indemar S.p.A.

Via Guido Rossa, 42
16012 Busalla (GE)

+39 010.964.19.27
info@indemar.com

indemar.com





Oggi, chi vuole avere a bordo sia Starlink sia 5G può farlo solo separatamente. Deve fornire un posto per installare l'antenna LEO e un altro per mettere l'antenna 5G. Inoltre, deve predisporre più fori per il passaggio dei cavi, far passare più cavi, fare il doppio del lavoro di carpenteria.

As things stand at present, anyone who wants to install the two technologies (Starlink and 5G) on board can do so, but separately. He has to provide one place to install the LEO antenna and another place to put the 5G antenna. In addition, he has to provide more holes for cable runs, run more cables, do twice as much carpentry work.

SPECIFICATIONS

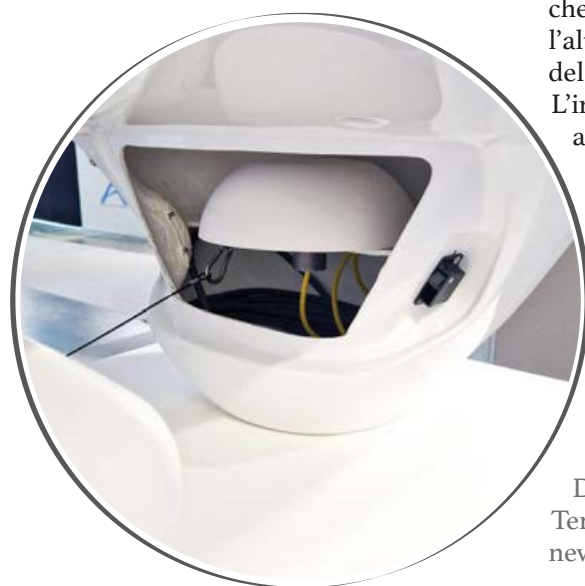
Weight- without Starlink and 5G 8 kg
 Weight - with Starlink 12 kg
 Base Adaptability KVH, Seatel, Intellian
 G compatibility Peplink, Taoglass,
 Poyinting, Saila-Wave
 Material body Fibre Glass
 Paintable Yes
www.hydramonaco.com

Exclusive distribution
www.gamalta.it

in un quadrato di 50x50 centimetri, collegato a una costellazione di circa 7.000 satelliti distanti tra gli 800 e i 1.200 chilometri dalla terra. Infatti, ora Hydra Monaco è in grado di installare insieme un'antenna Starlink e 5G, tecnologie che al momento sono presenti a bordo separatamente. Come già detto, è un prodotto rivoluzionario anche dal punto di vista estetico e di installazione. Si sostituisce ai palloni con diametro tra i 60 e 120 cm, perché segue la sagoma dell'antenna Starlink, che è piatta e lancia il segnale verso l'alto, con l'aggiunta dell'alloggiamento del 5G che invia il segnale lateralmente. L'involucro è verniciabile adattandosi alle colorazioni dello scafo. Anche il lavoro di installazione è molto più semplice e veloce.

The Gammalta Group, specialised in the distribution of premium marine entertainment brands, has signed a commercial partnership with Hydra Monaco for the distribution of Taléo, exclusively for the Italian, Dutch and English markets. Taléo, Terrestrial and Low Earth Orbit, is a new dome concept that integrates 5G

and Starlink technologies in a single innovative and functional structure. This solution marks a turning point in in-flight connectivity by significantly improving Internet performance. With its lightweight construction, minimalist design and advanced technical features, it redefines the way the maritime industry communicates with land. Taléo, a dome born from Starlink's evolution in the maritime and telecommunications markets, allows all the functions to be packed into a 50x50 centimetre square, connected to a constellation of around 7,000 satellites located between 800 and 1,200 kilometres from land. Hydra Monaco is now able to install a Starlink antenna and 5G together, technologies that are currently on board separately. As already mentioned, it is also a revolutionary product in terms of aesthetics and installation. It replaces balloons with a diameter of between 60 and 120 cm because it follows the shape of the Starlink antenna, which is flat and sends the signal upwards, with the addition of the 5G housing, which sends the signal sideways. The housing can be painted to match the colours of the hull. Installation is also much easier and quicker. ▀





Nato per lasciare il *Segno.*



BOERO YACHTCOATINGS

BOERO YACHTCOATINGS HA PARTECIPATO CON SUCCESSO AI DIVERSI SALONI NAUTICI INTERNAZIONALI CON I SUOI PRODOTTI DI PUNTA

WITH ITS FLAGSHIP PRODUCTS, BOERO YACHTCOATINGS HAS SUCCESSFULLY PARTICIPATED IN VARIOUS INTERNATIONAL BOAT SHOWS

Advertorial / Pubbliredazionale

Altura 619 Extra, una vernice antivegetativa ad alte prestazioni grazie alla sua composizione a base di rame, che offre una protezione superiore contro gli attacchi di natura organica, e Magellan 630 Extra, un'antivegetativa che incorpora la tecnologia SPC silylacrylate avanzata per fornire una protezione liscia e duratura per le imbarcazioni. Sono questi i prodotti che l'azienda ha portato ai principali saloni nautici lo scorso mese di settembre insieme a Challenger PRO, un topcoat premium noto per la sua eccezionale lucentezza e durabilità, perfetto per le finiture di yacht e superyacht. A Monaco poi, Boero YachtCoatings ha presentato un nuovo prodotto, l'Epolight EU, un filler all'avanguardia progettato

Boero YachtCoatings e Veneziani Yachting si impegnano nello sviluppo di soluzioni a basso impatto per l'industria nautica grazie a prodotti come Magellan 630 Extra frutto degli sforzi continui per ridurre l'impatto ambientale, garantendo al contempo risultati eccellenti.

con tecnologia avanzata per offrire leggerezza e durabilità, ideale per le applicazioni più esigenti nel settore nautico. La particolarità di questo nuovo filler è la sua tendenza molto ridotta all'intrappolamento dell'aria e il suo rapporto di catalisi 1:1 di facile preparazione, un vantaggio importante per chi applica il prodotto senza rinunciare all'alta qualità dei filler Boero, tutti distinti per essere facili da carteggiare e profilare, offrendo una finitura liscia.

Veneziani Yachting, invece, ha portato ai saloni Speedy Carbonium, un antivegetativo speciale che riduce la resistenza all'acqua per migliorare la velocità durante la navigazione, formulato in modo mirato per barche ad alte prestazioni e da competizione. Inoltre, Veneziani ha mostrato anche Aquastop, una soluzione progettata per prevenire e trattare l'osmosi, offrendo una protezione strutturale a lungo termine. In Italia, ci sono dei centri convenzionati e specializzati per la cura dell'osmosi con questo prodotto. Con attrezzature dedicate e personale qualificato, i Centri Aquastop, rilasciano alla fine dei lavori una garanzia di 5 anni per la protezione della carena. In evidenza anche Durepox - The choice of Champions, una resina epossidica uretanica che può essere applicata

Boero YachtCoatings and Veneziani Yachting are committed to developing low impact solutions for the marine industry with products such as Magellan 630 Extra as a result of their ongoing efforts to reduce environmental impact while ensuring excellent results.



naval material supplier



If you're focusing
on specific solutions instead,
choose a partner that deeply listens to you...

Feit designs, produces and distributes
premium nautical components
on the same wavelength as your needs.

In a world where many pay no attention, we have developed our ability to dial into your unique requirements. We work closely with you to turn up the volume on your results, ensuring our partnership has the full sound of your satisfaction. To embark on a new journey together that will amplify our mutual growth.



A wide range of products to feel the sea on your boat.

	WATER PRESSURE	ELECTRIC PUMPS	MOTOR PUMPS	DIAPHRAGM PUMPS	AXIAL FANS	BLOWERS
						
DROPLETS SEPARATOR	VENTILATION DUCTS	DAMPERS	BATTERY BOX	POLYETHYLENE TANKS	CABLE REEL	BOILER
						

With Feit your
navigation moves
to the rhythm
of top quality.

New Web Site



General Catalogue



info@feit.srl

 **FEIT**
1946
Evolving with you...



Boero YachtCoatings e Veneziani Yachting hanno partecipato ai principali saloni nautici internazionali con prodotti all'avanguardia evidenziando l'impegno per la sostenibilità.

Boero YachtCoatings and Veneziani Yachting participated in major international boat shows with innovative products, underlining their commitment to sustainability.

bagnato su bagnato grazie alla sua adesione straordinaria e che può essere carteggiata entro tre ore. Noto per la sua durabilità e forte resistenza ai raggi UV, all'acqua salata e agli ambienti marini difficili, questo prodotto è una scelta ideale per yacht ad alte prestazioni, essendo tra i preferiti dei regatanti professionisti.

Altura 619 Extra, a high-performance antifouling paint which offers superior protection against organic attack thanks to its copper-based formulation, and Magellan 630 Extra, an antifouling which incorporates advanced SPC silyl acrylate technology to provide smooth and durable protection for boats. The company took these products to major boat shows last September, along with Challenger PRO, a premium topcoat renowned for its exceptional gloss and durability, perfect for yacht and superyacht finishes. In Monaco,

Boero YachtCoatings also unveiled a new product, Epolight EU, a state-of-the-art

filler with advanced technology that offers lightness and durability, ideal for the most demanding applications in the nautical sector. The particularity of this new filler is its very low tendency to entrap air and its easy to prepare 1:1 catalysis ratio, an important advantage for those who want to use the product without sacrificing the high quality of Boero fillers, all of which are easy to sand and profile, giving a smooth finish. Veneziani Yachting, on the other hand, brought to the boat shows *Speedy Carbonium*, a special antifouling that reduces water resistance to improve sailing speed, specially formulated for high-performance and racing boats. Veneziani also exhibited *Aquastop*, a solution for the prevention and treatment of osmosis, offering long-term structural protection. In Italy there are approved and specialised centres for treating osmosis with this product. With special equipment and qualified personnel, Aquastop centres offer a 5-year hull protection guarantee at the end of the work. Also highlighted was *Durepox - The Choice of Champions*, a urethane epoxy resin that can be applied wet-on-wet thanks to its exceptional adhesion and can be sanded within three hours. Notable for its durability and strong resistance to UV light, salt water and harsh marine environments, this product is an ideal choice for high-performance yachts and is a favourite of professional racers. ▴





YACHT CLUB PORTO ROTONDO

A Home for World's Yachtsmen to come Together and Belong



P.zza Yacht Club Porto Rotondo 1
Porto Rotondo, Sardinia
+39 0789 34010 - info@ycpr.it
www.ycpr.it

MANGUSTA 165 REV

LOA 49.90m, Beam 9.2 m,
Max Draft 2m
Max Speed 38 knots,
Cruising Speed 30 knots,
Guests 12 in 6 Cabins,
Main Engine 4 X MTU 16V 2000 M96L
2600 HP 2450 RPM (1939KW)
Range at Cruising Speed 20 knots.
€ 31.000.000.

► **BTWO MARINE A.S**

+90 252 319 79 00

info@btwomarine.com,

www.btwomarine.com

**MONTE-CRISTO**

Year 2020, LOA 31.08m,
Sanlorenzo, 5 cabins,
12 guests, 5 crew. Asking:
€8,100,000 (VAT Paid)

► **Camper & Nicholson's International**

fnicholson@

camperandnicholson.com

+13057763096

**SPERANZA II**

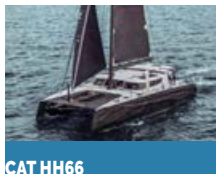
Year 2021, LOA 28.93m,
Sanlorenzo, 5 cabins, 11
guests, 5 crew. Asking:
€7,950,000 (VAT Paid)

► **Camper & Nicholson's International**

fnicholson@

camperandnicholson.com

+13057763096

**CAT HH66**

LOA: 20.10 m, Builder:
Hudson Yacht Marine
Model: Fast Cruising, Year:
2016, Beam: 8.70 m
Draft: 1.63 / 4.00 m
Location: Malta. Asking
Price € 3,850,000 - VAT
Paid.

► **Bernard Gallay Yacht Brokerage**

+33 (0)4 67 66 39 93

info@bernard-gallay.com

**CUSTOM LINE NAVETTA 33**

Year 2023, LOA 33 m, Guest
Cabins 5, Cruising Speed
12 kn, Location Côte d'Azur,
France, Beam 7.52 m
Engines 2xMAN 1400 hp
Heads 7, Max Speed 15 kn
Hull Material GRP. Asking
Price: 13,150,000€ VAT
Not Paid

► **Idea Yachting Limited**

+377 99901094

info@ideayachting.com

**WIDERCAT 92**

Year 20124, LOA 28.04m,
Max Draft 1.65m,
Fuel Tank 20,000 L,
Fresh Water 2,880 L,
Gross Tonn. 242, Guests 8
Cabins 4, Crew 4
Asking Price €11,900,000

► **Northrop & Johnson**

www.northropandjohnson.com

**HORIZON 135**

Year 2024, Maximum Speed:
15 kn, Beam: 26' 2"
Hull Material: Fiberglass
Max Draft: 7' 7"
Fuel Tank: 1 x 11600/gallon
Fresh Water: 1 x 2000/gallon
Cabins: 6, Heads: 7.
\$8,950,000

► **Denison Yachting**

Cell 401.633.4320

sales@denisonyachting.com

www.denisonyachtsales.com

**INTERMARINE 136'**

Year 1999, Maximum Speed:
19 kn, Beam: 28' 0"
Hull Material: Fiberglass
Max Draft: 6' 11"
Displacement: 293,000 lb
Holding: 1 x 400/gallon
Cabins: 5
Heads: 7. \$4,995,000

► **Denison Yachting**

Cell 401.633.4320

sales@denisonyachting.com

www.denisonyachtsales.com

**SENSATION YACHTS**

Year 2005/2023, Length
53.9m, Beam 9.63m
Gross tonnage 768 GT
Built/refit 2005/2023
Maximum speed 16 knots
Guests 12, Cabins 6
Crew 11, Hull Steel
Superstructure Aluminum,
Asking price €14,900,000

► **International Yacht Company**

+1 619 265 6906

**CRN, M/Y RICHA**

Year 2008, Maximum
Speed: 15 kn, Beam: 33' 6",
Max Draft: 9' 6", Fuel Tank:
1 x 126900liter, Cabins:
6€26,500,000

► **Denison Yachting**

Cell 401.633.4320

sales@denisonyachting.com

www.denisonyachtsales.com

**NUMARINE 40MPX**

Year 2026, Maximum Speed:
14 kn, Beam: 26' 2", Hull
Material: Steel, Max Draft:
8' 2", Cabins: 5, Heads: 6.
Price \$21,290,000

► **Denison Yachting**

Cell 401.633.4320

sales@denisonyachting.com

www.denisonyachtsales.com



ENERGY

Length 77.8m (255.2ft)
 Build 2022, Amels, The Netherlands
 Guests 14 in 7 cabins
 Exterior design Espen Oeino
 Interior design Zuretti
 Twin 3,000 hp MTU diesel engines
 give her a range of 5,000 nm at 13.5
 knots and a top speed of 17 knots.
 Asking price EUR 199,000,000

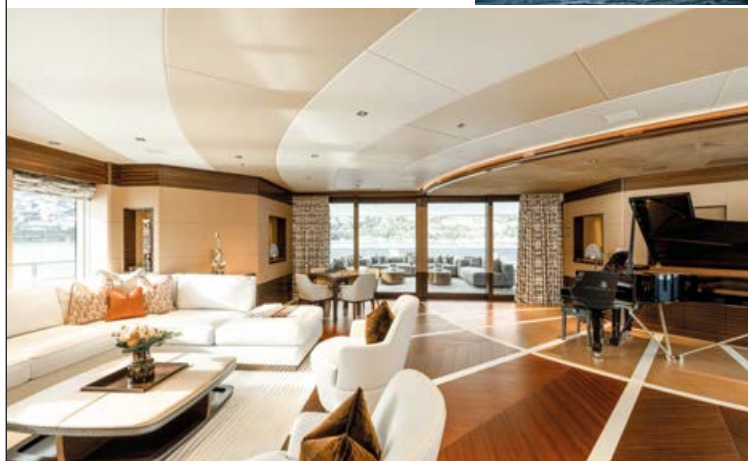
► **Burgess**

Nicci Perides

Head of PR & Communications

Tel: +44 20 7766 430 0

nperides@burgessyachts.com

**BLUE ANGEL**

Length 36.93m, Builder
 Sanlorenzo, Build 2021, Draft
 2.5m, Beam 7.45m, Guests 8,
 Cabins 4, Crew 5, Max Speed
 27 Knots, Cruising Speed
 23 Knots.

Asking Price €12,500,000

► **Northrop & Johnson**

www.northropandjohnson.com

**VAYUS**

Length 36.2m, Builder Ocean
 King, Build 2023, Guests 10
 Cabins 5, Crew 7, Draft
 3.49m, Beam 8.5m, Max
 Speed 14 Knots, Cruising
 Speed 12 Knots.

Asking Price €16,500,000.

► **Northrop & Johnson**

www.northropandjohnson.com

**SUNSEEKER 96**

Length 29.52m, Beam 6.92m,
 Draft 1.43m, Year 2009 /
 2024, Hull Grp, Cabins 4
 Guests 10, Speed 20/28
 Knots, Engines 2 x MTU 1800
 Hp, 2000 Mg.

ASKING PRICE
 € 1,995,000 (Vat Paid)

► **Althaus Yachts**

T: +377 92 000 160

M: +33 6 80 86 76 78

E: alan@althausyachts.com

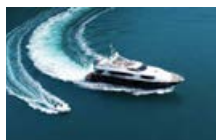
**SANLORENZO SL96A**

LOA 28.66 m, Year 2022
 Guest Cabins 4, Cruising
 Speed 24 kn, Beam 6.76 m
 Engines 2xMTU 2216hp
 Heads 5, Max Speed 28 kn
 Hull Material GRP. Asking
 Price: € 7,200,000
 VAT Not Paid

► **Idea Yachting Limited**

+377 99901094

info@ideayachting.com

**SUNSEEKER 30**

Length 29.52m, Beam 6.92m
 Draft 1.43m, Year 2009 /
 2024, Hull Grp, Cabins 4
 Guests 10
 Speed 20/28 Knots
 Engines 2 X Mtu 1800 Hp,
 2000 Mg, ASKING PRICE
 € 1,995,000 (Vat Paid)

► **Althaus Yachts**

T: +377 92 000 160

M: +33 6 80 86 76 78

E: alan@althausyachts.com

**OUR ALEPH**

LOA 32.31m, Sanlorenzo,
 Year 2022, 10 Guests, 5
 Cabins, 5 Crew
 Location: Med - Cannes
 Asking: \$10,890,000 USD

► **FGI YACHT GROUP**

+1 (954) 530-5208

info@fgiyachtgroup.com

**SAMURAI**

LOA 60m, Alia Yachts,
 Year 2016/22
 6 Cabins, 12 Guests, 15
 Crew

Location: Italy

Asking: € 44,000,000

► **FGI YACHT GROUP**

+1 (954) 530-5208

info@fgiyachtgroup.com

**CUPANI**

LOA 63.7m, Royal Denship,
 Year 2 006/2023
 16 Guests, 8 Staterooms,
 14 Crew

Location: Genova, Italy

Asking: \$29,950,000 USD

► **FGI YACHT GROUP**

+1 (954) 530-5208

info@fgiyachtgroup.com

**EL MIRAR II**

Year 2007 (2018), LOA
 33.53m, Horizon Yachts,
 4 cabins, 8 guests, 4 crew.
 Asking: US\$4,595,000

► **Camper & Nicholson's**

International

fnicholson@

camperandnicholson.com

+13057763096

**SERENITY IV**

Year 2014 (2023), LOA
 27.60m, Sanlorenzo,
 5 cabins, 9 guests, 4 crew.
 Asking: €4,200,000 VAT
 PAID

► **Camper & Nicholson's**

International

fnicholson@

camperandnicholson.com

+13057763096

PERSHING 5X

PROMPT DELIVERY

Layout 2 Cabins

LOA 16,51 m - 54 ft 2 in

LH 15,37 m - 50 ft 5 in

Max Beam 4,38 m - 14 ft 4 in

Draft 1,35 m - 4 FT 5 in

Unladen Displacement 20.900 kg - 46,077 lbs

Laden Displacement 25.000 kg - 55,116 lbs

Fuel 2.200 l - 581 US gal

Water 416 l - 110 US gal

People on Board 12

Engines Volvo D11 - IPS 950

Engines hp 725

Max Speed 36 kn

Cruise Speed 31 kn

Classification B + F + A1 (sound emission)

RINA S.p.a



ITALIAN YACHT STORE

San Giorgio in Bosco (PD)
0499450555

info@italianyachtstore.com - www.italianyachtstore.com

EXCLUSIVE DEALER



FERRETTI YACHTS

PERSHING

ITALIA

CUSTOM LINE

AALTO - AT ANCHOR

Length 80m (262.5ft)
 Build 2007, Oceanco, The Netherlands
 Guests 18 in 9 cabins
 Exterior design Nuvolari & Lenard
 Interior design Alberto Pinto
 Twin 4,860hp MTU diesel engines
 give her a top speed of 20 knots.
 Asking price EUR 79,750,000
 (EU VAT paid)

► **Burgess**

Nicci Perides

Head of PR & Communications

Tel: +44 20 7766 430 0

nperides@burgessyachts.com

**LEIGHT STAR**

Length 43.67m,
 Builder Palatka Shipbuilding
 Build 1984/2008, Draft
 2.26m, Beam 7.14m
 Guests 12, Cabins 6
 Crew 7, Asking Price
 \$5,700,000

► **Northrop & Johnson**

www.northropandjohnson.com

**QUANTUM**

Length 28.41m, Draft 1.3m,
 Beam 6.48m, Builder Peri
 Yachts, Build 2007/2022,
 Guests 8, Cabins 4, Crew
 4, Max Speed 20 Knots,
 Cruising Speed 17 Knots
 Asking Price €1,990,000.

► **Northrop & Johnson**

www.northropandjohnson.com

**LAZZARA 76'**

Year 2009, LOA 76 ft
 Beam 18.17 ft
 Horse Power 1,740 hp
 Engine Model
 4: D6435D-A, D6435D-A,
 D6435D-A, D6435D-A ftp.
 ASKING PRICE \$1,099,000

► **FYI YACHTS**

305-2394978
 sales.fyi yachts.com
 www.fyi yachts.com

**OKEAN 57'**

Year 2025, Cruising Speed 25
 kn, LOA 57 ft, Beam 15.67 ft
 Horse Power 1,200 hp
 Engine Model
 2: D8 - IPS 800, D8 - IPS
 800 ftp. ASKING PRICE
 \$1,529,000.

► **FYI YACHTS**

305-2394978
 sales.fyi yachts.com
 www.fyi yachts.com

**OKEAN 52'**

Year 2025, LOA 52 ft
 Beam 14.5 ft, Horse Power
 1,200 hp, Engine Model 2:
 D8 - 600HP, D8 - 600HP ftp.
 ASKING PRICE \$2,195,000

► **FYI YACHTS**

305-2394978
 sales.fyi yachts.com
 www.fyi yachts.com

**SUNREEF 68**

Year 2017, LOA 20.73m,
 Gross Tonn. 192, Draft 1.43m
 Beam 10.5m, Range 1,300
 NM, Location Grenada,
 Guests 8, Cabins 4
 Crew 1, Asking Price
 €2,500,000

► **Northrop & Johnson**

www.northropandjohnson.com

**SWAN 62**

Year 2005, LOA 19.82m,
 Min Draft 3m, Max Draft 3m,
 Guests 6, Cabins 3, Crew 2,
 Fuel Tank 900 L,
 Fresh Water 870 L,
 Gross Tonn. 49
 Displacement 28,500.
 ASKING PRICE €850,000

► **Northrop & Johnson**

www.northropandjohnson.com

**AICON 75'**

Year 2008, Cruising Speed
 23 kn, LOA 75 ft, Beam 19.5 ft
 Horse Power 3,100 hp
 Engine Model 2: C-32,
 C-32 ftp. ASKING PRICE
 \$1,050,000

► **FYI YACHTS**

305-2394978
 sales.fyi yachts.com
 www.fyi yachts.com

**VICTORIA DEL MAR**

Build 2006/2018, LOA
 50.01m, LWL 44.78m, Max
 Draft 3.05m, Fuel Tank
 79,493 l, Fresh Water 12,514 l,
 Displacement 575, Guests
 14, Cabins 7, Crew 11, Asking
 Price \$19,895,000.

► **Northrop & Johnson**

www.northropandjohnson.com

**AB YACHTS 146'**

Year 2016, Maximum Speed:
 42 kn, Beam: 27' 3", Max
 Draft: 4' 1", Fuel Tank: 1 x
 23500 liter, Cabins: 8
 Heads: 5, €14,995,000.

► **Denison Yachting**

Cell 401.633.4320
 sales@denisonyachting.com
 www.denisonyachtsales.com

Pre Owned Selection Italian Yacht Store

* immagini da catalogo



PERSHING 5X

YEAR: 2023,
LOA: 16,51 m, LAYOUT: 2 cabins,
ENGINES: 2 x Volvo 725 Mhp D11 - IPS 950
MAX SPEED: 36 kn
ASKING: 1.350.000 € (+Vat).



AZIMUT 80

YEAR: 2015,
LOA: 23,99 m, LAYOUT: 4 cabins
ENGINES: 2 x MAN V12 - 1800 hp
MAX SPEED: 30 kn
ASKING: 2.800.000 € (Vat paid).



PERSHING 6X

YEAR: 2023
LOA: 18,94 m, LAYOUT: 3 cabins
ENGINES: 2 x MAN V12 1550 hp
MAX SPEED: 48 kn
ASKING: 2.490.000€ (+Vat).



FERRETTI YACHTS 720

YEAR: 2022,
LOA: 22,30 m, LAYOUT: 4 cabins
ENGINES: 2 x MAN V12 - 1400 hp
MAX SPEED: 28 kn
ASKING: 3.590.000 € (Vat paid).



ITAMA 45RS

YEAR: 2024
LOA: 13,82 m, LAYOUT: 2 cabins
ENGINES: 2 x CUMMINS 550 hp
MAX SPEED: 34 kn
ASKING: 825.000€ (Vat residual leasing).



PERSHING 64

YEAR: 2008
LOA: 20,04 m
ENGINES: 2 x MAN V12 - 1550
MAX SPEED: 47 kn
ASKING: 950.000€ (Vat paid).



PERSHING 62

YEAR: 2020,
LOA: 18,48 m, LAYOUT: 3 cabins
ENGINES: 2 x MAN 1800 hp
MAX SPEED: 46 kn
ASKING: 1.990.000€ (Vat paid).



PERSHING 9X

YEAR: 2024
LOA: 28,09 m, LAYOUT: 4 cabins
ENGINES: 2 x MTU 16V 2000 M96L
MAX SPEED: 42 kn
ASKING: 7.800.000€ (+Vat)



FERRETTI YACHTS 500

YEAR: 2022,
LOA: 15,33 m, LAYOUT: 3 cabins + 1 crew
ENGINES: 2 x Cummins 550 hp
MAX SPEED: 30 kn
ASKING: 980.000€ (Vat residual leasing).



ITALIAN YACHT STORE

San Giorgio in Bosco (PD)
0499450555

info@italianyachtstore.com - www.italianyachtstore.com

EXCLUSIVE DEALER



PERSHING

ITAMA

CUSTOM LINE

WEDGE TOO

Built: 2002

Length: 65.00m, Beam: 11.30m

Draft: 3.35m

Gross Tonnage: 1300

Exterior: Philippe Starck Design

Interior: Philippe Starck Design

Engines: 2 X Caterpillar 2027 HP

Cruising Speed: 16 Knots (approx.)

Max Speed: 16.5 Knots (approx.)

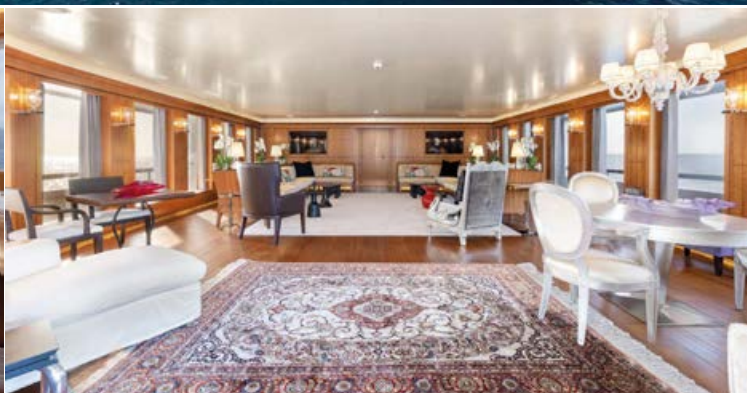
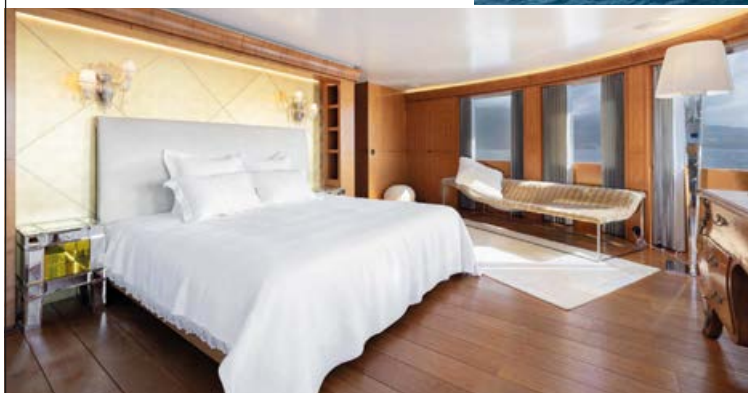
Asking: € 49,500,000

► **Camper & Nicholson's International**

Maël Fiolet

mfiolet@camperandnicholsons.com

+33 6 28 10 27 36

**CUSTOM LINE NAVETTA 28**

anno 2017, lunghezza
28,21m - larghezza 7m, 2
Man V8 - 1.200 Hp, 5 cabine
+ 3 cabine equipaggio -
Prezzo: € 4.850.000

► **Forwardyachts S.r.l.**

Porto Mirabello - La Spezia.

t. 0187934692 - 392 4685455

info@forwardyachts.com

www.forwardyachts.com

**BENETTI 121'**

Length 36.9 m, Beam 8.23 m,
Engines Twin Cat C32 1550hp
Speeds 12 / 18 Knots,

Accommodation 10 guests in

5 staterooms / 8 crew

Asking \$7,900,000 USD

► **FGI YACHT GROUP**

+1 (954) 530-5208

info@fgiyachtgroup.com

**PERSHING 70**

Year 2016, LOA 26.84 m,
Guest Cabins 4, Cruising
Speed 32 kn, Beam 6.22 m
Engines 2x MTU 2435hp
Heads 4, Max Speed 38 kn
Hull Material GRP. Asking
Price: 4,400,000 € VAT
Not Paid

► **Idea Yachting Limited**

+377 99901094

info@ideayachting.com

**SUNSEEKER 66'**

Beam: 17' 3", Hull Material:
Fiberglass, Max Draft: 5' 11"
Fuel Tank: 2 x 1057/gallon
Fresh Water: 1 x 238/gallon
Holding: 1 x 40/gallon
Cabins: 5, Heads: 4.
\$2,199,000

► **Denison Yachting**

Cell 401.633.4320

sales@denisonyachting.com

www.denisonyachtsales.com

**AZIMUT 84**

Year 2017, Maximum Speed:
27 kn, Beam: 20' 4"
Hull Material: Fiberglass
Max Draft: 5' 10"
Fuel Tank: 1 x 1795/gallon
Fresh Water: 1 x 356/gallon
Holding: 1 x 240/gallon
Cabins: 4, Heads: 5.
\$2,790,000

► **Denison Yachting**

Cell 401.633.4320

sales@denisonyachting.com

www.denisonyachtsales.com

**MAIORA 94'**

Cruising Speed: 17 kn
Maximum Speed: 21 kn
Beam: 21' 8", Hull Material:
Fiberglass, Max Draft: 9' 6"
Fuel Tank: 1 x 11000/liter
Fresh Water: 1 x 180/liter
Cabins: 4, Heads: 3.
€2,790,000

► **Denison Yachting**

Cell 401.633.4320

sales@denisonyachting.com

www.denisonyachtsales.com

**ABSOLUTE NAVETTA 52**

2017 Malta 2xD6 IPS 600
con joystick. Unica nel
suo genere con sistema
di batterie al litio. Seguita
professionalmente. Iva
pagata. Full optional con
stabilizzatore Seakeeper.
Possibilità mutuo nautico.
Nessun lavoro da fare.
€ 910.000

► **Valbroker**

tel. 0039 3475006999

info@valbroker.com,

www.valbroker.com

**GRAND BANKS 59RP**

Build 2007, Length 19.08m,
Guests 7, Cabins 3, Crew 2,
Draft 1.63m, Beam 5.49m,
Range 564 NM, Max Speed
21 Knots, Cruising Speed
12 Knots. Asking Price
\$850,000.

► **Northrop & Johnson**

www.northropandjohnson.com

**CUSTOM LINE NAVETTA 27**

Anno 2000, refitting
2024, lunghezza 27,45m
- larghezza 7m, 2 Man
V12 - 1.200 Hp, 4 cabine + 2
cabine equipaggio - Prezzo
€ 2.390.000.

► **Forwardyachts S.r.l.**

Porto Mirabello - La Spezia.

t. 0187934692 - 392 4685455

info@forwardyachts.com

www.forwardyachts.com

**AMER F100**

Anno 2018/2022, lunghezza
29.60m - larghezza 7m,
4 Volvo Penta 1200 - 900
Hp, 5 cabine + 3 cabine
equipaggio - Prezzo
€ 6.500.000

► **Forwardyachts S.r.l.**

Porto Mirabello - La Spezia.

t. 0187934692 - 392 4685455

info@forwardyachts.com

www.forwardyachts.com



M/Y FRANGELO

*“The best Navetta 37 on the market, meticulously maintained by a full-time crew.
Original Owner. Great opportunity to use as a private or charter yacht.”*

BUILDER CUSTOM LINE • **MODEL** NAVETTA 37 • **YEAR** 2019 • **LENGTH** 37m (121ft) **GUEST** 11
• **CABINS** 5 • **CREW BERTHS** 7 • **ASKING PRICE** € 13.800.000

OVERVIEW

LOA	37,04 mt / 121,6 ft
Beam	8 mt / 26,3 ft
Draft	2,27 mt / 7,5 ft
GRT	289
Max/ Cruising speed	15,5 kn / 12 kn
Range @10kn	3.000 nm
Flag	Portuguese
VAT status	Not paid
LY3	MCA compliant

Builder	Custom Line
Model	Navetta 37
Boat Name	Frangelo
Material	Fiberglass - VTR
Architect	Studio Zuccon
Engines	2 x MAN 1.400hp
Engine hours	Approx. 1620
Generators hours	Approx. 5.000
Location	Turkey

For further information please contact:

Karin Paggi mob. +39 347 9109201 email: k.paggi@karmayachting.com
Mario Cicognani mob. +39 339 2237238 email: m.cicognani@karmayachting.com

**FEADSHIP PEGASUS**

Year Built 1995, Last Refit 2023, Length 52m, Top Speed 18 knots, Cruising Speed 14 knots, Guests 12, Price € 29,750,000 (Ex VAT).
► [Ocean Independence enquiries@ocyachts.com](mailto:enquiries@ocyachts.com)
+41 44 390 25 75

**BENETTI OASIS 112'**

Length 34.4m, Beam 7.7m, Engines 2x MTU 10V, Speed 14.5 / 16 knots, Location Fort Lauderdale, FL.
Asking \$17,000,000 USD
► [FGI YACHT GROUP](mailto:info@fgiyachtgroup.com)
+1 (954) 530-5208
info@fgiyachtgroup.com

**MAGNUM 53**

1982, 2x1150 Mtu, Refit, interni custom con tre cabine. € 425,000.
► [Santa Marina Yachts](mailto:info@smy.it)
+39 335 334 192
info@smy.it

**ITAMA 62**

2012, 2 x 1360 Man. € 915,000 oltre iva.
► [Santa Marina Yachts](mailto:info@smy.it)
+39 335 334 192
info@smy.it

**MAGNUM 40**

Anno 1990 - 2x425 Caterpillar - Trasmissioni in linea d'asse - Refit vari dal 2018 al 2021 - € 130,000.
► [Santa Marina Yachts](mailto:info@smy.it)
+39 335 334 192
info@smy.it

**CRANCHI E52F**

Year: 2018 - LOA: m 15.82 - Beam: m 4.67 - Max draft: m 1.25 - 2x600Hp Volvo D8 - Price: € 980,000.
► [Inmar snc](mailto:info.inmar@gmail.com)
329.0907407 - 348.1250078
info.inmar@gmail.com
www.inmar.it

**PRINCESS V53**

Year 2008, 2 x 800 hp Volvo Penta D12-800. Asking price € 490,000.
► [MVB Yacht](mailto:commerciale@mvbyacht.it)
+39 393 37 444 39
commerciale@mvbyacht.it

**FIAT 43 SEAWALKER**

Year 2021, 2 x 480 hp Volvo Penta IPS650. Asking price € 770,000.
► [MVB Yacht](mailto:commerciale@mvbyacht.it)
+39 393 37 444 39
commerciale@mvbyacht.it

**PERSHING 7X**

Anno 2022. Garanzia ufficiale Pershing fino a Maggio 2024. Prezzo € 2.890.000 + IVA sul residuo leasing. Central Agency.
► [CMM Yacht Service](mailto:info@cmmyachtservice.com)
+39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com

**RAME YACHT R10**

Prezzo € 217,000 + IVA Central Agency Anno 2022 - Demo boat Full optional - 246 ore motore.
► [CMM Yacht Service](mailto:info@cmmyachtservice.com)
+39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com

NM NAUTICA MARE srl

Via Pitagora 30, San Vincenzo (LI)

Tel. (+39) 0565 704961
info@nauticamare.eu



SAN VINCENZO • TOSCANA

Official Dealer

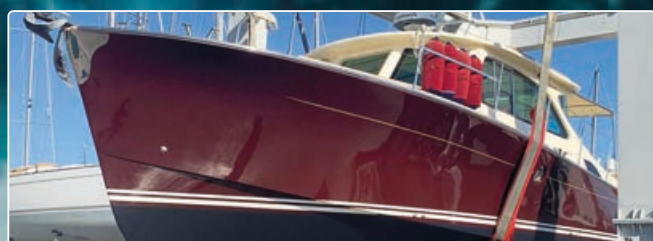
HUMPHREE®
Trim and Stabilisation Systems



COMPRAVENDITA IMBARCAZIONI E POSTI BARCA
Yachts & Moorings Broker



RIMESSAGGIO COPERTO • Shipyard



ASSISTENZA • Service

**ALESSANDRO FAVILLI**

Agenzia di Affari in Mediazione
Immobiliare & Nautica
Licensed Real Estate & Yacht Broker

Mob. (+39) 335 7112251



**NUMARINE 32XP**

Year 2018, Maximum Speed: 14 kn, Beam: 26' 3", Max Draft: 8' 9", Fuel Tank: 1 x 7660 gallon, Cabins: 5 Heads: 6. \$11,300,000
 ► [Denison Yachting](#)
 Cell 401.633.4320
sales@denisonyachting.com
www.denisonyachtsales.com

**STAR DIAMOND 154'**

Length 46.93m, Builder Admiral, Build 1998/2024, Guests 10, Cabins 5, Crew 10, Max Speed 17 Knots, Cruising Speed 14 Knots. Asking Price \$13,900,000
 ► [Northrop & Johnson](#)
www.northropandjohnson.com

**PERSHING 90**

Anno 2009 - Ottime condizioni generali - Unico proprietario. Prezzo € 2.100.000 IVA pagata.
 ► [CMM Yacht Service](#)
 +39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com

**FAIRLINE SQUADRON 62**

Year: 1993 - LOA m 18,97 - Beam: m 5,21 - Max draft: m 1,45 - 2 x MAN 850 Hp - Price: € 259.000.
 ► [Inmar snc](#)
 329.0907407 - 348.1250078
info.inmar@gmail.com
www.inmar.it

**PERSHING 82**

Perfect conditions - Private use only - Several improvements 2021.
 ► [CMM Yacht Service](#)
 +39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com

**DALLA PIETÀ 59'**

Year 2007 - 2x900 Hp MAN - LOA: m 18,30 - Beam: 4,94 m - Price: € 420.000.
 ► [Inmar snc](#)
 329.0907407 - 348.1250078
info.inmar@gmail.com
www.inmar.it

**FIAT MARE 4TFour**

Year 2020. 2 x 435 hp Volvo Penta IPS600. Asking price € 630.000.
 ► [MVB Yacht](#)
 +39 393 37 444 39
commerciale@mvbyacht.it

**FIAT MARE 4Seven**

Year 2022. 2 x 435 hp Volvo Penta IPS600. Asking price € 790.000.
 ► [MVB Yacht](#)
 +39 393 37 444 39
commerciale@mvbyacht.it

**PERSHING 115**

Anno 2010, Lunghezza 35,37m, Larghezza 7,2m, Bagni 4, Cabine 4.
 € 4.990.000 IVA pagata.
 ► [CMM Yacht Service](#)
 +39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com

**PERSHING 64**

Anno 2010 - Riverniciata color silver (anno 2019) - cucinerie nuove.
 € 1.150.000 IVA pagata
 ► [CMM Yacht Service](#)
 +39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com

**PA YACHTING**

**YACHT SURVEYS
AND MANAGEMENT,
AS YOU NEVER
EXPERIENCED
THEM BEFORE**

CONTACT US NOW!✉ andrea@pa-yachting.com🌐 www.pa-yachting.com

☎ 0033 7 85 05 87 15

BROKERS, **ENHANCE YOUR REVENUES** WITH
OUR UNIQUE AND EXTRAORDINARY B2B
YACHT MANAGEMENT SOLUTION.

**SANLORENZO SL86**

Anno 2017, lunghezza f.t. 26,75m, larghezza 6,35m, 2 Motori MTU 12V2000M96, condizioni eccellenti. Prezzo € 4.000.000.
 ► [Forwardyachts S.r.l.](#)
 Porto Mirabello La Spezia.
 t. 0187934692 - 392 4685455
info@forwardyachts.com
www.forwardyachts.com

**INVICTUS 460TT**

Anno 2021/23, lunghezza f.t. 14,27m, larghezza 4,43m, 2 Volvo Penta IPS650, Prezzo € 850.000 Iva Pagata.
 ► [Forwardyachts S.r.l.](#)
 Porto Mirabello - La Spezia.
 t. 0187934692 - 392 4685455
info@forwardyachts.com

**UNIESSE 57**

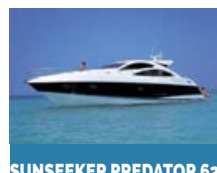
Anno 2002 € 380.000
 ► [Lion Yachts Srl](#)
 Via Livornese 1317/A
 56121 Pisa
 Ph. +39 050 8734609
www.lionyachts.com

**CUSTOM 68 HT**

Da completare allestimento
 Loa 19,35 m, Beam 4,85 m, Engines MTU 2 x 1800 hp 3 Cabins + Crew Cabin. Pisa. Price: € 500.000 VAT EX.
 ► [Lion Yachts Srl](#)
 Via Livornese 1317/A
 56121 Pisa
 Ph. +39 050 8734609
www.lionyachts.com

**MANGUSTA 72**

Year 2005, Loa 22,17 m, Beam 5,60 M, Engines MTU 2 x 1.500 hp. Max Speed 36 kn, Cruising Speed 42 kn, 3 Cabins + Crew Cabin. Pisa Price: € 655.000
 ► [Lion Yachts Srl](#)
 Via Livornese 1317/A
 56121 Pisa
 Ph. +39 050 8734609
www.lionyachts.com

**SUNSEEKER PREDATOR 62**

Year 2007, Loa 17,50 m, Beam 4,97 m, Engines Mtu 2 x 1200 hp Max Speed 35 Kn, 3 Cabins + Crew Cabin. Pisa Price: € 610.000.
 ► [Lion Yachts Srl](#)
 Via Livornese 1317/A
 56121 Pisa
 Ph. +39 050 8734609
www.lionyachts.com

**DALLA PIETÀ DP 72 HT**

Year 2008, Engines CAT C32 2 x 1675 HP. Hours 960 ca. Speed 33 kn. Refitting 2022/2023. All electronic Raymarine Axiom system year 2023. € 1.090.000
 ► [Giorgio Dalla Pietà - Archipelago](#)
 Cell +39 333 7886745
info@archipelagopd.it
www.archipelagopd.it

**CANTIERI DI SARNICO 65'**

Anno 2004; motori 1x1050 hp Man, ore moto 619 ca; visibile Liguria; ottime condizioni; generatore, full optional; richiesta € 600.000 Iva assolta.
 ► [Yacht Service Rapallo Srl](#)
 +393358263146
commerciale@yachtservicerapallo.it

**AZIMUT 62**

Anno 2009 lunghezza f.t. 19,70m - larghezza 5,05m 2 Caterpillar C18 1.015 Hp 3 Cabine + Equipaggio - Prezzo € 595.000.
 ► [Forwardyachts S.r.l.](#)
 Porto Mirabello - La Spezia.
 t. 0187934692 - 392 4685455
info@forwardyachts.com
www.forwardyachts.com

**SANLORENZO SD126**

Anno 2022, LOA 38,40m - larghezza 8m, 2 Caterpillar C32 - 1622 Hp, 5 cabine + 7 persone equipaggio. Prezzo € 15.000.000.
 ► [Forwardyachts S.r.l.](#)
 Porto Mirabello - La Spezia.
 t. 0187934692 - 392 4685455
info@forwardyachts.com
www.forwardyachts.com

CUSTOMIZE YOUR DECK



**CUSTOM
TEAK®**



**SALONE
NAUTICO**
GENOVA BOAT SHOW

salonenautico.com

VIENI A TROVARCI!

Salone Nautico Genova 2024

19-24 Settembre

Area Sailing World - Stand SS12

Specializzati
in costruzione e montaggio
di deck esterni:

- Teak naturale certificato
- **Esthec** Italy official partner

Tel: 0587616903
info@customteak.it
www.customteak.it

**SAHIB - MOTOMAR 44 SEDAN**

Year 1980, mt 13,38x4,63, 2x 400 hp Cummins, 2 cabins and 2 bathrooms. Parquet floors, large interiors and exteriors. Interiors and deck in tea. Full optional. € 54.000.

► **East Coast Yacht Brokers**

+39 0187 284102

info@ecyb.it

www.ecyb.net

**I DOGI - ANGEL MARINE 19**

Year 1986, massive refitting 2002 - 19x4,75 m - CAT 3208D TA 375 hpx2 - 2 cabins and 2 bathrooms + Crew - Great habitability, low consumption - Private Italian flag - Full optional. €130.000.

► **East Coast Yacht Brokers**

+39 0187 284102

info@ecyb.it

www.ecyb.net

**CAPOTESTA - LUXURY TUG**

Year 1962, total refitting from 2015 to 2021 - 25x0000 m. Deutz RBV8M545, 8 cylinders, 1000 hp - 4 cabins with bathrooms + 2 cabins to be set up, large, bright and panoramic spaces - great autonomy. €900.000

► **East Coast Yacht Brokers**

+39 0187 284102

info@ecyb.it

www.ecyb.net

**CLASSIC "NAVETTA" 20**

Rossato Shipyard - Year 1992, refitting 2022 - 22,00 x 5,00 m - 2 x CAT 233 HP 3208T V DRIVE - 3 cabins and 3 bathrooms + Crew - Displacement, with large spaces and autonomy - Full optional - Private Poland flag - € 450.000.

► **East Coast Yacht Brokers**

+39 0187 284102

info@ecyb.it

www.ecyb.net

**AZIMUT 76 EXT**

Year 1989, refitting 2021 - 26,70 x 5,80 m - 2 x 1000 HP MAN D2842 - 4 cabins and 4 bathrooms + Crew - Great habitability and performing - Jacuzzi on the main deck at the bow - full optional - Private Italian flag - € 315.000.

► **East Coast Yacht Brokers**

+39 0187 284102

info@ecyb.it

www.ecyb.net

**FAIRLINE TARGA 48 GT**

2015 Toscana. Versione tre cabine. Full optional: generatore pilota automatico, aria condizionata, joystick manovra IPS, antenna satellitare, radar. Moltissimi lavori eseguiti negli anni. 2x Volvo D6-435 IPS 600. € 545.000 (leasing in corso)

► **Valbroker**

tel. 0039 3475006999

info@valbroker.com

www.valbroker.com

**FERRETTI 530 FLY**

Year 2000. Engines CATERPILLAR 3196 2 x 660 HP. Hours 1835. Speed 30 kn. Bow and stern thrusters. 3 + 1 version cabin. € 270.000

► **Giorgio Dalla Pietà - Archipelago**

Cell +39 333 7886745

info@archipelagodp.it

www.archipelagodp.it

**INVICTUS 370**

2024, Lazio. Prossimamente in Liguria. Unico con T-TOP chiuso. Come nuovo. 2x350 HP Volvo Penta V8 benzina, solo 20 ore. Fatturabile, possibilità di effettuare un leasing. € 530.000

► **Valbroker**

tel. 0039 3475006999

info@valbroker.com

www.valbroker.com

**FIM REGINA 340**

2022, Sardegna. 2xVolvo V8 350 benzina con solo 245 ore. Velocissima, sportiva ed elegante. 100% MADE IN ITALY. Natante non targato. Da noi venduta nuova all'attuale e unico proprietario. Iva pagata. € 258.000.

► **Valbroker**

tel. 0039 3475006999

info@valbroker.com

www.valbroker.com

**AZIMUT 68**

2008 Veneto. Pronta in acqua. Completamente refittata. 4 cabine, 4 bagni con box doccia + cabina marinaio. 2x1.360 Hp MAN in linea d'asse. Tutto revisionato: motori, elettronica, impianto audio. € 785.000.

► **Valbroker**

tel. 0039 3475006999

info@valbroker.com

www.valbroker.com

**SESSA 54 FLY**

Olbia, model year 2011. Usato nel 2011 per 11 ore e poi rimessato in capannone e rimasto inutilizzato fino a giugno 2019. Motori 2x Volvo Penta IPS 900 - 486 ore di moto. Full optional: aria condizionata, pilota automatico, generatore, elica di prua. € 520.000

► **Valbroker**

tel. 0039 3475006999

info@valbroker.com

www.valbroker.com

**WALLY 106**

WALLY B Wally in carbonio su disegno di Luca Brenta ed interni di Lazzarini Pickering. Costruito da Pendennis in Carbonio e Kevlar, ristrutturato negli ultimi anni. € 3.250.000 Iva compresa.

► **Grabau International**

+393337489281

michele@

grabauinternational.com

La Marina del Lago Maggiore



APERTI ANCHE I FESTIVI E LA DOMENICA - GIORNO DI CHIUSURA MERCOLEDÌ

Unica MARINA dei Laghi, Certificata Ri.Na.



Dealer



JEANNEAU



Via delle Ferriere, 15 - tel. +39 0331/92.11.08

21018 Sesto Calende (VA) Lago Maggiore

www.verbella.it

AIFER

Built: 2011 (2019), Length: 59.80m,
Beam: 10.20m, Draft: 3.60m,
Gross Tonnage: 985
Exterior: Zucco International Project
Interior: Laura Sessa
Engines: 2 x Caterpillar 1575 hp
Cruising Speed: 13 Knots (approx.)
Max Speed: 15 Knots (approx.)
Range: 3000 nm
Asking: € 31,500,000
► **Camper & Nicholson's International**
Maël Fiolet
mfiolet@camperandnicholsons.com
+33 6 28 10 27 36

**RIVA 56 RIVALE**

Anno 2017 - Colore: Shark Grey. Essenza interni: Mogano lucido - Layout 3 cabine - Asking price € 1.790.000 Iva pagata.
► **CMM Yacht Service**
+39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com

**SANLORENZO SL120**

Year 2021, Length Overall 36.93m, Main Engines 2 MTU 16V2000Mg6L. € 12,500.000 VAT PAID
► **FUTURA YACHT BROKERAGE s.r.l.**
M. +39 335 645 4736
commerciale@futurayacht.com

**CAYMAN 60' HT**

Year 2011. Engines MAN 8V-1000 2 x 1000 HP. Hours 670 ca. Speed 33 kn. Bow and stern thrusters. 3 + 1 version cabin. Very equipped and well-maintained. € 650.000
► **Giorgio Dalla Pietà - Archipelago**
Cell +39 333 7886745
info@archipelagodp.it,
www.archipelagodp.it

**AZIMUT MAGELLANO 25 M**

Anno 2022, varo 2023, unico armatore uso privato, pronta alla boa. 2x 1.550 hp MAN, Humphree Interceptor trim-tab system, 4 cabine 5 bagni oltre equipaggio. Disponibile servizio foto completo. € 4.750.000 oltre IVA.
► **Grabau International**
+393337489281,
michele@grabauinternational.com

**BALTIC 67 PC**

Anno 2019. L'ultimo performance cruiser di Baltic Yachts in perfette condizioni. 4 cabine, tender garage, albero in carbonio, vele Millennium Sails. € 3.200.000 oltre IVA.
► **Grabau International**
+393337489281,
michele@grabauinternational.com

**BALTIC 78 TURCONERI**

Meraviglioso performance cruiser dalla matita di Judel/Vrolijk, costruzione in composito avanzato, interni Baltic Yachts e pozzetto con arco 'targa'. € 2.090.000 IVA ASSOLTA.
► **Grabau International**
+393337489281,
michele@grabauinternational.com

**VISMARA MAS 60**

Una incredibile collaborazione tra Alessandro Vismara e Renzo Piano, continuamente aggiornata e gestita professionalmente, Kirribilli è oggi un meraviglioso performance cruiser che ha contribuito allo yacht design degli ultimi decenni. € 495.000 Iva assolta.

saf

s.r.l.

Servizi Assicurativi e Finanziari s.r.l.

Choose a specialist to insure your boat

Via Balduzzi, 26 - 27036 Mortara (PV), Mobile +39 329 4790656 / +39 335 8182838
Office +39 0384 93295, Fax +39 0384 93297, E-mail: info@safsrl.org - p.farina@safsrl.org

SEA BEST

Centro assistenza e ricambi
Allestimenti personalizzati
Riparazione gommoni (vetroresina,
PVC, hipalon)
Riparazioni e diagnostica di tutte
le marche

Sea Best srl via Giacosa, 6 - 20093 Cologno Monzese MI
T. 02 25 39 11 34 - F. 02 27 30 45 42
info@seabestsrl.it - www.seabestsrl.it



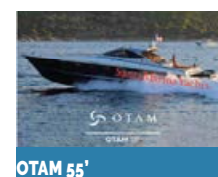
AZIMUT 43 S

2008, 2 x 435 Volvo IPS,
€ 320.000.
► [Santa Marina Yachts](mailto:SantaMarinaYachts)
*39 335 334 192, info@smy.it



OTAM 45 HT

Anno 2020, 2x650 hp Volvo
Penta Ips, prezzo €620.000.
► [Santa Marina Yachts](mailto:SantaMarinaYachts)
*39 335 334 192, info@smy.it



OTAM 55'

Anno 2000 - Motori 2 x 1420
Caterpillar. €650.000.
► [Santa Marina Yachts](mailto:SantaMarinaYachts)
*39 335 334 192, info@smy.it



CANADOS 116 FT

Year 2008, LOA 116 ft, Beam
24 ft, Horse Power
5,700 hp, Engine 2 MTU.
maximum speed of 29 knots
Price: \$3,900,000
► [Florida Yachts](mailto:FloridaYachts)
International
305-239-4978
www.fyiayachts.com



COLOMBO 25 SUPER INDIOS ELETTRICO

Anno 2023; motori 2x35 hp
Flexy Sistem by Mase, ore
moto 5 ca; visibile Sarnico;
CONDIZIONI PARI AL
NUOVO, FULL ELECTRIC.
€ 315.000 Iva Assolta.
► [Yacht Service Rapallo Srl](mailto:YachtServiceRapalloSrl)
*393358263146,
commerciale@yachtserviceapallo.it



FERRETTI YACHTS 1000

Year Built: 2023, LOA: 30.13
m, Location: Athens, GR
Cabins: 5, Main Engines: 2 x
MTU 16V 2000 Mg6L Power
2638mhp (150 hours), Max
Speed: 28.00 Knots. PRICE:
€ 10,700,000
► CAPITAL YACHTING
k.ladas@capitalyachting.com
tel: +30 6982935048



MAXI DOLPHIN 62 DERIVA

Ora disponibile per visite in
Italia, performance cruiser
in carbonio accessoriata
per crociera o regata.
€ 1.900.000 OLTRE IVA.
► [Grabau International](mailto:GrabauInternational)
*393337489281,
michele@grabauinternational.com



TENACIOUS

Length 19.8m, Builder
Monterey, Build 1992
Guests 6, Cabins 4, Max
Speed 25 Knots, Cruising
Speed 20 Knots.
Asking Price \$ 499,000
► Northrop & Johnson
www.northropandjohnson.com



HEESSEN 85'

Year 1985, Maximum Speed:
23 kn, Beam: 20' 9", Hull
Material: Aluminum, Max
Draft: 5' 11", Fuel Tank: 1 x
12290 liter, Cabins: 4, Heads:
4. € 1.690.000 VAT PAID
► [Denison Yachting](mailto:DenisonYachting)
Cell 401.633.4320
sales@denisonyachting.com
www.denisonyachtsales.com



CIGARETTE 50 MARAUDER SS CEVERSION

Anno 2017; motori 2x1350
hp Mercury Racing, ore
moto 100 ca; visibile
Toscana; pari al nuovo;
manutenzioni continue.
€ 1.250.000 Iva assolta.
► [Yacht Service Rapallo Srl](mailto:YachtServiceRapalloSrl)
*393358263146
commerciale@yachtserviceapallo.it



Agente in attività finanziaria dal 1982 N. ISCRIZIONE OAM: A9944

PROFESSIONISTI NEI SERVIZI FINANZIARI PER LA NAUTICA DAL 1978

LEASING E MUTUO NAUTICO, LEASING STRUMENTALE, IMMOBILIARE, AUTO E ASSICURAZIONI PER AZIENDE E PRIVATI



Sede legale e operativa: 27036 Mortara (PV) - via Balduzzi, 30 Tel. 0384 93293 - Fax 0384 93297
Cell. + 39 3355964856 + 39 3355964855 e-mail: info@olsrl.it - www.olsrl.it
P.I. 00934770181, registrata all'Ufficio del REGISTRO delle Imprese di Pavia al n. 158958



Efficienza, sicurezza e qualità.

Ogni usato Gpy ha superato i controlli previsti dal programma Pre-owned Selection Gpy.
Scopri di più sul sito gpymarine.it



SARNICO 55 MAXIM
Anno 1995
Richiesta 190.000 €



SIRENA 48
New Model 2025
Disponibilità su richiesta



SIRENA 58
Consegna 2024
Disponibilità su richiesta



Solemar Sx 34
Nuovo
Trattativa riservata



SIRENA 78
Usato 2023
Trattativa riservata



SIRENA 68
Consegna 2025
Trattativa riservata



SIRENA YACHTS

Marina Cala Dè Medici | Ph. 0586 76 49 25
Marina di Varazze | Ph. 0199 35 44 68
Portosole | Ph. +39 349 88 55 590

www.gpymarine.it

BROKERS

Top selection



PRINCESS YACHTS 50
Year 2010. 2 x 670 hp Volvo Penta D11-670. Asking price €580.000.
► [MVB Yacht](mailto:commerciale@mvbyacht.it)
+39 393 37 444 39
commerciale@mvbyacht.it



WALLY TENDER
Year 2007 - Good condition - Engine room refit. Price: € 315.000 + IVA.
► [CMM Yacht Service](mailto:info@cmmyachtservice.com)
+39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com



INDOMITA 30
Year 2008 - Good condition - Equipped with 2x164 Mercury. € 60.000.
► [CMM Yacht Service](mailto:info@cmmyachtservice.com)
+39 0721 960511
info@cmmyachtservice.com
www.cmmyachtservice.com



DALLA PIETÀ DP 48' HT
Year 2007. Engines CATERPILLAR 2 x 715 HP. Hours 770 ca. Speed 34 kn. Bow thruster. 3 version cabin. The boat is in good condition. € 328.000
► [Giorgio Dalla Pietà - Archipelago](mailto:info@archipelagodp.it)
Cell +39 333 7886745
info@archipelagodp.it
www.archipelagodp.it



UNIESSE 48' T-TOP
Year 2003. Engines MAN 2 x 630 HP. Hours 2500 ca. Speed 32 kn. Bow thruster. 3 version cabin. The boat is in good condition. € 250.000
► [Giorgio Dalla Pietà - Archipelago](mailto:info@archipelagodp.it)
Cell +39 333 7886745
info@archipelagodp.it
www.archipelagodp.it



CIGARETTE HUNTRESS 42'
Year 2013. Engines Mercury F350 Verado L 5x 350 HP. Hours 500. Speed 70 kn. Bow thruster. 1 master cabin at the bow, 4 beds, € 470.000
► [Giorgio Dalla Pietà - Archipelago](mailto:info@archipelagodp.it)
Cell +39 333 7886745
info@archipelagodp.it
www.archipelagodp.it



HATTERAS 80 FT
Year 2007. LOA 80 ft. Beam 21.25 ft. Horse Power 3.700 hp. Engine Model 2: C-32 Acert. C-32 Acert fhp. Price: \$2.495.000
► [Florida Yachts International](mailto:www.fjiyachts.com)
305-239-4978
www.fjiyachts.com



COLOMBO 31 SUPER INDIOSHT
Anno 1985; 2x175 hp Volvo Penta, ore moto 1771 ca; visibile Liguria; € 79.000 Iva assolta, Buone Condizioni.
► [Yacht Service Rapallo Srl](mailto:yachtservice@rapallo.it)
+393358263146,
[yachtservice@rapallo.it](mailto:commerciale@yachtservice@rapallo.it)



SWAN 80
Year 2012. Year Refit 2018, LOA 25.1m, Gross Tonn. 62 Draft 4m, Beam 6.08m, Guests 6, Cabins 3, Crew 2. Asking Price €3.000.000
► [Northrop & Johnson](http://www.northropandjohnson.com)
www.northropandjohnson.com



MOCHI 74
Length 22.86m, Beam 6.86m, Year 2005 / 2024 Engines 2 X Mtu V12 1550hp. €1.490.000 (VAT INCL.)
► [Althaus Yachts](mailto:E:zayd@althausyachts.com)
+33 6 61 64 95 91
E:zayd@althausyachts.com



NAUTOR SWAN 82 S
Year 2005. Length 25m, Guests 7, Cabins 3, Crew 4, Draft 4.08m, Beam 5.86m, Asking Price \$2.495.000.
► [Northrop & Johnson](http://www.northropandjohnson.com)
www.northropandjohnson.com



PRIMATIST 30
Year: 1990 - LOA m 9.30 - Beam m 2.60 - Max draft m 1.00 - 2 x Volvo Penta 200 Hp - Price € 33.000.
► [Inmar snc](mailto:info.inmar@gmail.com)
329.0907407 - 348.1250078
info.inmar@gmail.com
www.inmar.it



M/Y FIORENTE
Year 1990 refit from 2016 to 2018, LOA 37 m, €2.500.000 (VAT Paid)
► [Black Orange](mailto:charlotte@blackorange-yachts.com)
charlotte@blackorange-yachts.com
Mobile (FR) : +33 687 422 762



C&C 51.8
Year: 1991. LOA: m 15,75 - Beam: m 4,75 - Max draft: m 3,40 - Price € 120.000.
► [Inmar snc](mailto:info.inmar@gmail.com)
329.0907407 - 348.1250078
info.inmar@gmail.com
www.inmar.it



AZIMUT 72'
Built/refit 2018/2023, Length 22.05m, Beam 5.56m, Maximum speed 32 knots, Cabins 4. €2.700.000
► [IYC](mailto:press@iyc.com)
press@iyc.com
www.iyc.com



14:00
CAPRI

20:00
AEOLIAN ISLANDS

8:00
PONZA

**24 HOURS CAN
BE AS RICH AS
A LIFETIME**



THE V12 600HP VERADO® OPENS UP NEW
EXPERIENCES AND MANY WONDERFUL
HORIZONS IN JUST 24 HOURS, IF YOU LIKE.
POWERFULLY CRAFTED. GRACEFULLY REFINED.



MERCURY
GO BOLDLY.™

MercuryMarine.com/V12

 Sunreef Yachts

ULTIMA 111

A NEW EXPRESSION OF SIGNATURE STYLE



www.sunreef-yachts.com

DESIGNED IN COLLABORATION WITH PHATHOM STUDIO